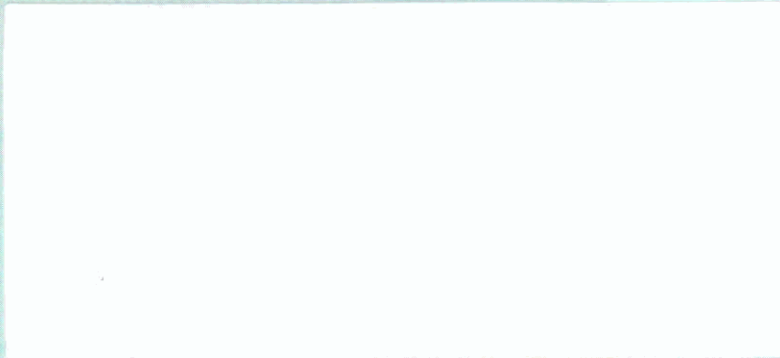




Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Informatie en Documentatie
Postbus 20004
2500 EX Den Haag
tel. 070-3511331 / fax. 070-3511362

I7124 JG/SM 07-12-2001

Economische betekenis van Nederlandse zeehavens 1999 / 2000

Ten behoeve van Havenmonitor 2000

**Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer (namens het Directoraat-
Generaal Goederenvervoer)**

**NEI Regionale en Stedelijke Ontwikkeling
NEI Transport**

Rotterdam, december 2001

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
K.P. van der Mandelelaan 11
3062 MB Rotterdam

Telefoon: 010 - 453 88 00
Telefax: 010 - 453 07 68
Internet: www.nei.nl

NEI B.V. is ingeschreven
in het handelsregister
onder nr. 24289886



ECORYS 
NEI is a member of
the ECORYS Group

Inhoudsopgave

	Pagina
Voorwoord	
Management Summary	i
Samenvatting	v
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding en probleemstelling	1
1.2 Leeswijzer	2
2 Definities en onderzoeksmethodiek	3
2.1 Onderzoeksmethodiek in vogelvlucht	3
2.2 Geografische en sectorale afbakening	4
2.2.1 Definitie zeehavengebieden	4
2.2.2 Definitie maritieme activiteiten	5
2.3 Bepaling directe maritieme toegevoegde waarde	6
2.4 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen	9
2.5 Bepaling indirecte samenhang	10
2.6 Wijzigingen ten opzichte van voorgaande studies	10
3 Economische betekenis van Nederlandse zeehavens in 1999 en 2000	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Macro-economische betekenis maritieme activiteiten	15
3.3 Maritieme bedrijvigheid naar sectoren	17
3.4 Economische betekenis per zeehavengebied	22
3.5 Conclusies	42
4 Ontwikkeling van de economische betekenis van Nederlandse zeehavens tussen 1996 en 2000	43
4.1 Inleiding	43
4.2 Ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens	43
4.3 Ontwikkeling per zeehavengebied	52
4.4 Ontwikkeling van de indirecte samenhang	66
4.5 Conclusies	68
Bijlagen	
Bijlage 1	b1
Bijlage 2	b2
Bijlage 3	b4

Voorwoord

Zeehavens leveren in meer dan één opzicht een essentiële bijdrage aan de Nederlandse economie. In eerste aanleg zijn de havens van belang vanwege hun industriefunctie. Zo is een aanzienlijk deel van de, voor Nederland belangrijke, chemische industrie gevestigd in of rond de havens. Daarnaast zijn de havens als knooppunten voor overslagactiviteiten van grote betekenis voor de Nederlandse en de Europese samenleving. Zeehavens worden daardoor gezien als belangrijke ‘aanjagers’ van economische activiteiten, in die zin dat ze aanzienlijke uitstralingseffecten hebben elders in de economie.

Om zicht te houden op de ontwikkeling van de (afzonderlijke) havens is inzicht in onder meer de economische ontwikkeling van de havens onontbeerlijk. In deze rapportage wordt ingegaan op de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de havens, zowel in directe als in indirecte zin. Met deze cijfers wordt het mogelijk beleid gericht af te stemmen op de daadwerkelijke ontwikkelingen in de havens en op de ontwikkeling van de havens als geheel.

Deze studie is uitgevoerd door NEI B.V. voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer namens het Directoraat Generaal Goederenvervoer en de Nationale Havenraad. De studie is een update van voorgaande studies. In tegenstelling tot eerdere studies zijn nu voor twee jaren de resultaten (1999 en 2000) berekend. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gebruikt de resultaten van het onderzoek ten behoeve van de Begroting Nieuwe Stijl (BNS). Hoewel de uitkomsten in dit onderzoek niet in de strikte zin van het woord onder de noemer ‘prestatie-indicator’ vallen (er vindt immers geen expliciete koppeling plaats met de invloed van het rijksbeleid), het onderzoek is toch van belang in het kader van de BNS. Het jaarlijkse onderzoek levert immers beleidsrelevante informatie op over de ontwikkeling van de maritieme economische activiteiten, die het best kan worden gekarakteriseerd als *omgevingsmonitoring*. Ook voor de afzonderlijke zeehavens is het onderzoek een waardevolle informatiebron, die antwoord geeft op vragen als:

- Wat is het economische belang van een specifieke zeehavengemeente?
- Wat is de sectorstructuur van de haven?
- Hoe ontwikkelt de haven zich, zowel absoluut als relatief?

Voor een goed gebruik van de resultaten van het onderzoek is het van belang te wijzen op de kleine verschillen die ten opzichte van vorige rapportages zijn opgetreden. Deze veranderingen staan uitgebreid beschreven in paragraaf 2.6. Voor deze wijzigingen geldt echter dat deze met terugwerkende kracht tot 1996 zijn doorgevoerd. Derhalve is een consistente tijdreeks gewaarborgd.

In samenwerking met de begeleidingscommissie is een zo groot mogelijke zorgvuldigheid betracht ten aanzien van de resultaten. Vergelijking tussen de havens

onderling en in de tijd (voor zover mogelijk) is zodoende gewaarborgd. De hierbij gemaakte keuzes zijn besproken en geaccordeerd door de begeleidingscommissie.

NEI is de begeleidingscommissie zeer erkentelijk voor haar constructieve bijdragen. In de begeleidingscommissie hadden de volgende personen zitting:

- de heer drs. H.J. Fonteijn (Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam);
- de heer F.J. Faes (Zeeland Seaports);
- mevrouw C.A. Francke (Zeeland Seaports);
- de heer B.J. Hakvoort (Groningen Seaports);
- de heer drs. A.M.J. Langeveld (Nationale Havenraad), secretaris;
- de heer drs. G.H.M. van der Linde (Adviesdienst Verkeer en Vervoer);
- de heer drs. L.B. Monninkhof (Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam);
- mevrouw ir. M.E.P. Odekerken-Smeets (CBS), voorzitter;
- de heer J.M. Troost (Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam);
- de heer T.C.M. Willemsen (Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam);
- de heer J.A. Winter (Nationale Havenraad);
- de heer drs. F.W. Winterwerp (gemeente Dordrecht).

Dit project is uitgevoerd door twee divisies van NEI B.V., te weten de divisie Regionale en Stedelijke Ontwikkeling en de divisie Transport. Het onderzoek is uitgevoerd door drs. I.J. Boeckhout, ir. J. Gesink en drs. H.W.J. van Haselen.

Namens het projectteam,

Drs. I.J. Boeckhout
Directeur NEI Regionale en Stedelijke Ontwikkeling

Management Summary

In dit onderzoek is gekeken naar de economische betekenis van de zeehavens. Het betreft een vervolg op eerder door NEI verrichte studies. De economische betekenis wordt uitgedrukt in toegevoegde waarde en werkgelegenheid in als maritiem aangeduide sectoren in de door de Nationale Havenraad aangeduide zeehavengebieden. Daarnaast is ook gekeken naar de met de bovenstaande activiteiten samenhangende indirecte toegevoegde waarde en indirecte werkgelegenheid.

Economische betekenis in 2000

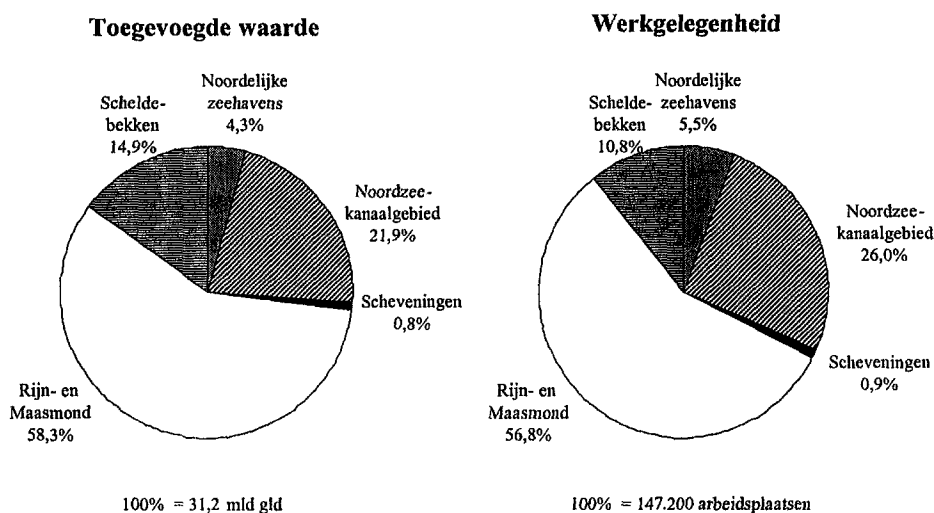
De directe maritieme toegevoegde waarde bedroeg in 2000 in lopende prijzen 31,2 miljard gulden (€ 14,2 miljard) en was daarmee verantwoordelijk voor 4,0% van de totale Nederlandse toegevoegde waarde. De indirecte toegevoegde waarde die hiermee samenhangt, bedroeg 24,1 miljard (€ 10,9 miljard). Daarmee zijn de zeehavens in z'n totaliteit verantwoordelijk voor 7,0% van het Bruto Binnenlands Product.

De hiermee samenhangende directe werkgelegenheid bedroeg 147.200 personen. Wat betreft de indirecte werkgelegenheid komen hier nog eens 131.000 personen bij. In totaal resulteert dit in een werkgelegenheid van 278.300 personen, goed voor 3,9% van de totale Nederlandse werkgelegenheid.

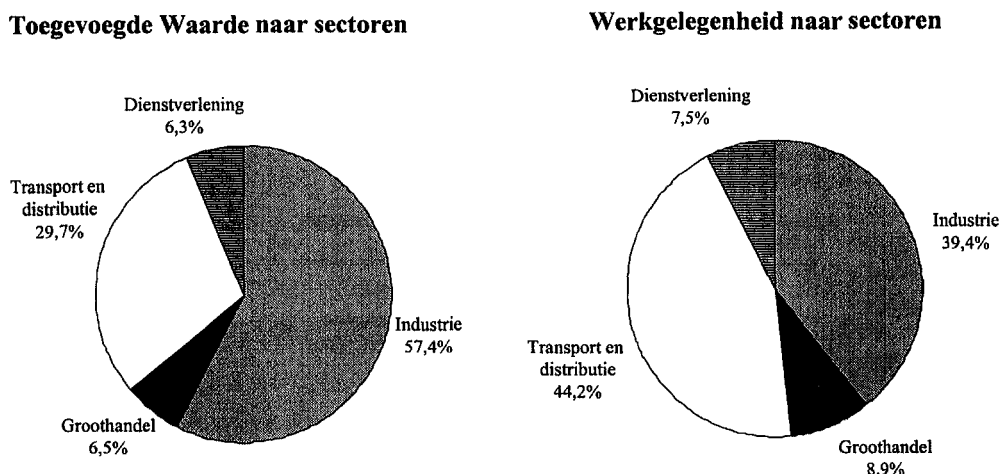
Onderverdeling naar zeehavengebieden en sectoren

Hieronder wordt in figuur 1 de verdeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid naar zeehavengebied weergegeven. Tevens wordt in figuur 2 de onderverdeling naar sectoren voor zowel de directe toegevoegde waarde als de directe werkgelegenheid weergegeven.

Figuur 1 Directe Toegevoegde Waarde en werkgelegenheid naar zeehavengebieden (2000)



Figuur 2 Onderverdeling Toegevoegde Waarde en werkgelegenheid naar sectoren (2000)

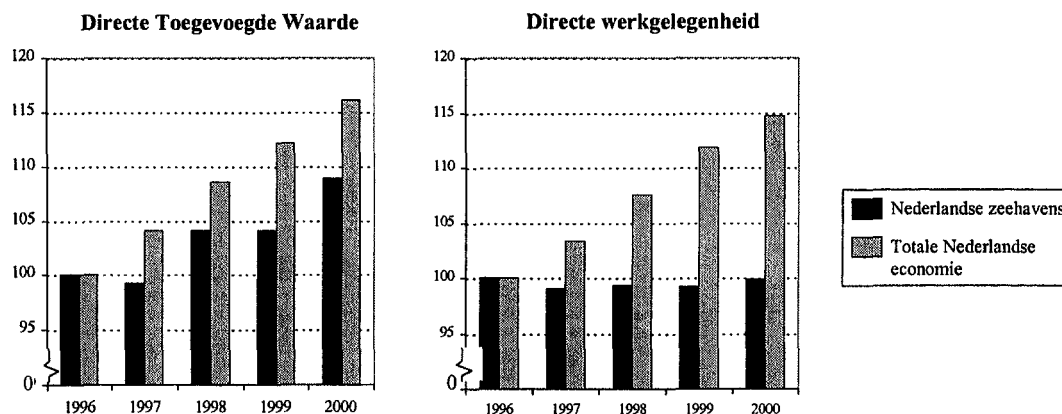


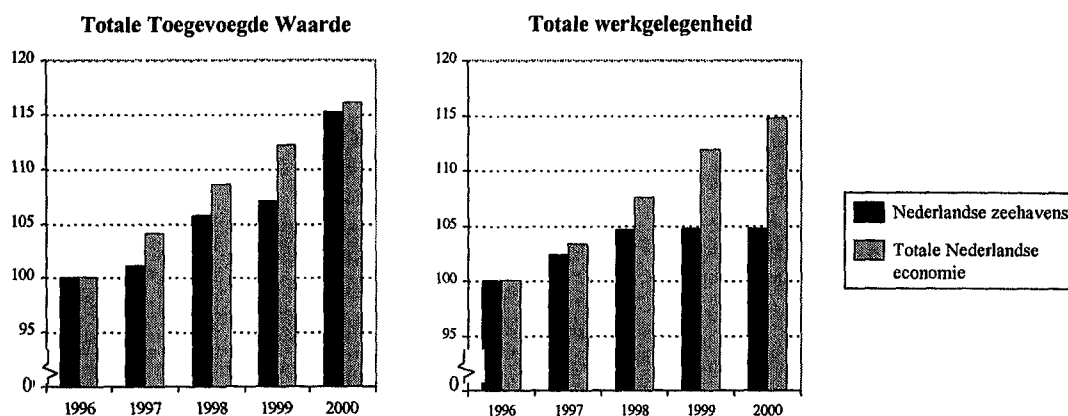
Uit deze figuren blijken de behoorlijke verschillen in het aandeel toegevoegde waarde en werkgelegenheid tussen zeehavengebieden en sectoren.

Ontwikkeling in de periode 1996-2000

De totale toegevoegde waarde in de zeehavens heeft zich in de afgelopen jaren gunstig ontwikkeld, al blijft de groei enigszins achter bij de nationale groei. In 2000 werd deze wat achterblijvende ontwikkeling deels goedgemaakt, al was dat in belangrijke mate te danken aan flinke stijgingen van de toegevoegde waarde in de aardolie-industrie en de petrochemische industrie. Deze achterblijvende ontwikkeling geldt in sterkere mate voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de zeehavens. In onderstaande figuren worden de ontwikkelingen voor zowel de directe als de totale toegevoegde waarde en de directe en totale werkgelegenheid weergegeven.

Figuur 3 Ontwikkeling directe en totale maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid afgezet tegen de ontwikkeling van Nederland als geheel (1996 = 100)





Uit deze figuren is af te leiden dat:

- De directe toegevoegde waarde in zeehavens minder sterk groeit dan de nationale toegevoegde waarde;
- De indirecte economische betekenis sneller groeit dan de directe economische betekenis;
- De directe maritieme werkgelegenheid nagenoeg geen groei vertoont.

Oorzaken hiervan zijn onder meer:

- *'Stijging arbeidsproductiviteit'*: In diverse als maritieme aangeduide sectoren is de rationalisatie van de bedrijfsvoering de laatste jaren sterk doorgevoerd met een stijgende arbeidsproductiviteit tot gevolg. Hierdoor stijgt weliswaar het bedrijfsresultaat maar de werkgelegenheid in deze sectoren vertoont vaak een dalende tendens. Hierdoor vertoont de toegevoegde waarde vaak een veel lagere groei, dan wel een daling;
- *'Uitbesteding'*: Steeds meer activiteiten die 'vroeger' bij bedrijven in de maritieme sectoren zelf plaatsvonden, vinden nu plaats bij bedrijven in andere, als niet maritiem aangeduide, sectoren. Deze niet-maritieme sectoren stellen daarnaast vaak andere vestigingseisen waardoor vestiging in zeehavengebieden niet altijd een logische optie is.
- *'Verdienstelijking'*: die sectoren die de afgelopen jaren de grootste groei vertoonden (zoals de zakelijke dienstverlening) vallen vaak niet binnen de afbakening van maritieme activiteiten zoals die in dit onderzoek gebruikt is.
- *'Ruimtelijke deconcentratie'*: als gevolg van hoge arbeidskosten, ruimte-schaarste en het aanbod van andere locaties vestigen bepaalde maritieme activiteiten zich steeds vaker buiten de havenregio. Ook de congestie rond bepaalde zeehavengebieden draagt hier aan bij.

Tot slot dient gemeld te worden dat bij de interpretatie van deze resultaten rekening moet worden gehouden met de volgende zaken:

- De afbakening van maritieme activiteiten speelt een belangrijke rol bij de bepaling van de economische betekenis. In de havens vinden immers ook niet-maritieme activiteiten plaats (uit eerder onderzoek van NEI bleek dat zo'n 45% van de werkgelegenheid op de zogenaamde natte terreinen niet onder de maritieme sectoren valt).

- Er is niet gekeken naar de betekenis van de zeehavens voor het aantrekken en functioneren van andere sectoren in de Nederlandse dan wel Europese economie (schakelfunctie en imago-effect).

Samenvatting

Kader

1. Dit onderzoek naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens is buitengewoon belangrijk in het kader van de Begroting Nieuwe Stijl van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tot voor kort stelde dit Ministerie jaarlijks een Beleids-effectrapportage (BER) op voor de beoordeling van het beleid op zijn effecten. Inmiddels is de begrotingssystematiek van de rijksoverheid onder invloed van de nota 'Van begrotingsverantwoording naar beleidsverantwoording' veranderd en wordt gesproken over 'Begroting Nieuwe Stijl' (BNS). Het belangrijkste verschil met de oude begrotingssystematiek is dat niet alleen de financiën, maar juist de koppeling tussen financiën en gevoerd beleid wordt verantwoord. De BNS-indicatoren moeten inzicht geven in de relatie tussen gevoerd beleid, geleverde prestaties (beleids-effecten) en middelen (geld).

De ontwikkelingen in de economische betekenis van zeehavens geven een indicatie van de economische gevolgen van het rijksbeleid in brede zin. Het gevoerde rijksbeleid heeft vooral op indirecte wijze invloed op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Nederlandse zeehavens. Daarom moet deze indicator vooral worden beschouwd als een omgevings-monitor en niet als een prestatie-indicator. Dit jaarlijkse onderzoek levert beleidsrelevante informatie op over de ontwikkeling van de maritieme economische activiteiten, die niet alleen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gebruikt, maar ook door de beheerders van zeehavens in Nederland, verenigd in de Nationale Havenraad.

2. Voorliggend onderzoek is een vervolg op eerdere onderzoeken met dit verschil dat er nu over twee basisjaren, te weten 1999 en 2000, gerapporteerd wordt. Het doel van dit onderzoek luidt:

Wat is de economische betekenis van de zeehavens in de Nederlandse economie, in termen van directe en indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de jaren 1996 tot en met 2000?

In enkele gevallen zijn veranderingen doorgevoerd in vergelijking met voorgaande studies. Aangezien de genoemde wijzigingen met terugwerkende kracht zijn doorgevoerd tot en met het jaar 1996, is de tijdreeks 1996 – 2000 consistent. Voor het beoordelen van de ontwikkelingen in de zeehavens op langere termijn dient dus de hiernavolgende cijferreeks gebruikt te worden.

3. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) (namens het Directoraat Generaal Goederenvervoer) in nauwe samenwerking met de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad (NHR), die als begeleidingsgroep is opgetreden. Deze begeleidingsgroep, waarin

vertegenwoordigers van vrijwel alle betrokken zeehavens zitting hebben, heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het tot stand komen van dit rapport.

Economische betekenis Nederlandse Zeehavens in 2000

4. In 2000 bedroeg de directe toegevoegde waarde in lopende prijzen ruim 31,2 miljard gulden (€ 14,2 miljard) en komt daarmee uit op 4,0% van het Bruto Binnenlands Product. Inclusief indirecte economische betekenis, komt de totale maritieme toegevoegde waarde neer op een bedrag van ruim 55,3 miljard gulden (€ 25,1 miljard).

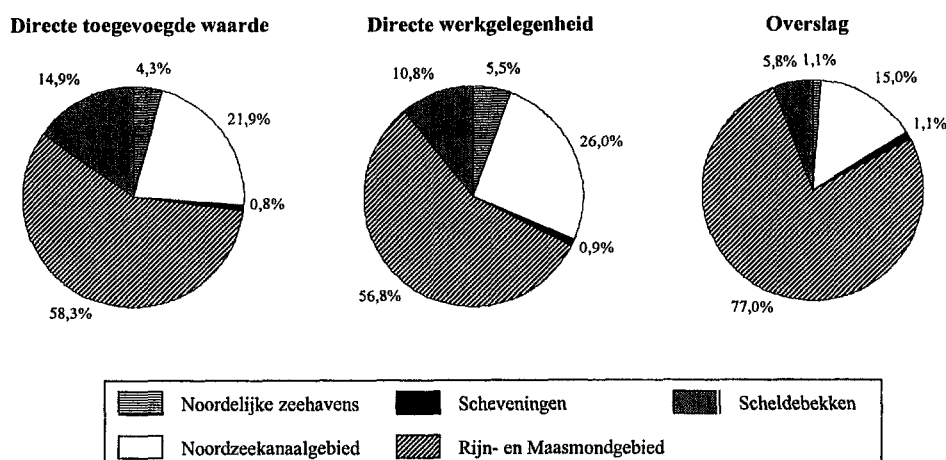
De directe maritieme werkgelegenheid bedroeg in datzelfde jaar 147.200 personen (2,1% van de totale Nederlandse werkgelegenheid in 2000). Tellen we hierbij de indirecte werkgelegenheid op dan komt de totale maritieme werkgelegenheid voor 2000 neer op 278.300 personen. Daarmee is deze werkgelegenheid goed voor 3,9% van de totale Nederlandse werkgelegenheid.

5. De totale maritieme werkgelegenheid en toegevoegde waarde wordt voortgebracht in vijf zeehavengebieden. De verdeling over de verschillende gebieden verschilt danig. Hiervoor is niet alleen de omvang in termen van activiteiten verantwoordelijk, maar ook de verschillen tussen de sectorstructuren van de afzonderlijke zeehavengebieden. In onderstaande tabel wordt deze verdeling weergegeven voor 2000. Ter illustratie worden daarbij ook de overgeslagen tonnen voor het betreffende jaar vermeld. In het figuur dat hierbij hoort is de procentuele verdeling weergegeven.

Tabel S.1 Belang van de Nederlandse zeehavengebieden in 2000, in termen van toegevoegde waarde (in mrd gld), werkgelegenheid en goederenoverslag (lopende prijzen)

	Toegevoegde waarde (mrd gld)		Werkgelegenheid		Overslag 1.000 ton
	direct	Totaal	direct	Totaal	
Noordelijke zeehavens	1,33	2,16	8.200	16.800	4.600
Noordzeekanaalgebied	6,82	11,37	38.200	70.100	64.200
Scheveningen	0,24	0,31	1.400	2.600	4.500
Rijn- en Maasmond	18,19	32,12	83.600	154.400	329.100
Scheldebekken	4,64	9,37	15.900	34.600	24.800
Nederlandse zeehavens	31,23	55,31	147.200	278.300	427.100

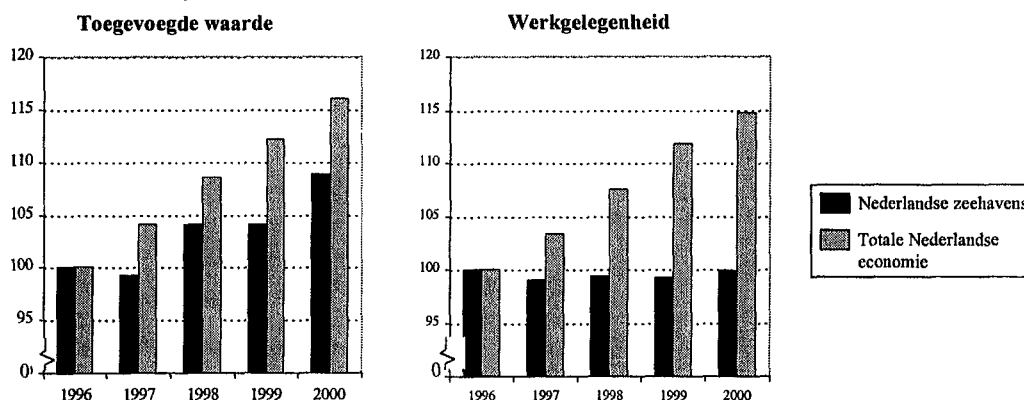
Figuur S.1 Aandelen van de individuele zeehavengebieden in het totaal van de Nederlandse zeehavens, gemeten in directe toegevoegde waarde, directe werkgelegenheid en goederenoverslag in 2000



Ontwikkeling economische betekenis 1996-2000

6. De directe toegevoegde waarde (in constante prijzen van 1996) steeg in de periode 1996-2000 met bijna 2,2 miljard gulden (€ 1 miljard) van 24,5 miljard gulden (€ 11,1 miljard) tot 26,7 miljard gulden (€ 12,1 miljard) in 2000. De indirecte toegevoegde waarde steeg in deze periode sneller, van ruim 16,5 miljard gulden (€ 7,5 miljard) in 1996 tot ruim 20,6 miljard (€ 9,3 miljard) in 2000. Deze snellere stijging geeft een indicatie van het proces van uitstoting van niet-kernactiviteiten bij bedrijven in havengebieden. Een toenemend deel van het takenpakket wordt ondergebracht bij toeleveranciers, vaak niet-maritieme bedrijven. Hoewel dit proces gunstig kan zijn voor de flexibiliteit en winstgevendheid van maritieme bedrijven, daalt per saldo de directe havengebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Immers, de beloning van de productiefactor arbeid verschuift van maritieme bedrijven naar (niet-maritieme) toeleveranciers. Als consequentie van deze verschuiving neemt de indirecte toegevoegde waarde bij toeleveranciers toe.

Figuur S.2 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van zeehavens, afgezet tegen de ontwikkeling van het bruto binnenlands product en de landelijke werkgelegenheid (1996 = 100)



7. Ondanks de groei in de toegevoegde waarde lijkt het belang van de zeehavens binnen de Nederlandse economie door de jaren heen licht af te nemen. Door de fluctuaties in de toegevoegde waarde in een aantal voor de zeehavens belangrijke sectoren als de aardolie-industrie en de (petro)chemie is deze trend duidelijker zichtbaar bij de werkgelegenheid.
8. De totale Nederlandse economie vertoonde in de afgelopen jaren een aanzienlijke groei. Vooral in termen van directe maritieme werkgelegenheid en directe maritieme toegevoegde waarde bleven de ontwikkelingen in de Nederlandse zeehavens daarbij enigszins achter. De redenen hiervoor zijn kort als volgt samen te vatten:
 - *'Stijging arbeidsproductiviteit'*: in diverse (belangrijke) maritieme sectoren is de rationalisatie van de bedrijfsvoering de laatste jaren sterk doorgevoerd. Dit heeft een (sterker) stijgende arbeidsproductiviteit tot gevolg. De werkgelegenheid in deze sectoren vertoont vaak een dalende tendens. Hoewel het bedrijfsresultaat door dit proces in z'n algemeenheid kan stijgen, vertoont de toegevoegde waarde vaak een veel lagere groei, dan wel een daling;
 - *'Uitbesteding'*: steeds vaker besteden maritieme bedrijven activiteiten uit. Deze uitbesteding van niet-kerntaken heeft geleid tot nieuwe (extra) activiteiten in vooral niet-maritieme sectoren, zoals bij constructie- en installatiebedrijven, IT-dienstverleners en cateraars. Deze activiteiten behoren niet langer tot de directe economische betekenis, maar tot de indirecte samenhang. De sterke groei die de indirecte werkgelegenheid de afgelopen jaren heeft meegemaakt is hier een gevolg van;
 - *'Ruimtelijke deconcentratie'*: als gevolg van hoge arbeidskosten, ruimte schaarste en het aanbod van andere locaties vestigen bepaalde maritieme activiteiten zich steeds vaker buiten de havenregio. Ook de congestie rond bepaalde zeehavengebieden draagt hier aan bij. Hoewel niet rond alle zeehavengebieden van dit laatste sprake is, speelt dit juist bij belangrijke zeehavengebieden als het Noordzeekanaalgebied en het Rijn- en Maasmondgebied;
 - *'Verdienstelijking'*: de Nederlandse economie ontwikkelt zich steeds meer tot een kenniseconomie. De zakelijke en financiële dienstverlening is met een aandeel ruim 26% in het Nationale BBP een sector van belang. Deze sector is in de afgelopen jaren flink gegroeid. Door de relatieve ondervertegenwoordiging van zakelijk-financiële diensten in zeehavens hebben de zeehavengebieden verhoudingsgewijs minder van deze groei geprofiteerd. Als gevolg daarvan zullen de groeicijfers voor deze gebieden geringer zijn dan de nationale groeicijfers.
9. Door onder andere de verschillen in sectorstructuur per zeehavengebied verschillen de ontwikkelingen in deze gebieden in de afgelopen jaren. In termen van toegevoegde waarde liet het Noordzeekanaalgebied in de afgelopen jaren een stijgende trend zien. Ook het Rijn- en Maasmond gebied liet, met name in de afgelopen jaren, een stijgende trend van de toegevoegde waarde zien. In termen van directe maritieme werkgelegenheid is met name 2000 een gunstig jaar geweest voor

de diverse zeehavengebieden. Met uitzondering van het Scheldebekken en de Noordelijke Zeehavens steeg in alle zeehavengebieden de werkgelegenheid.

Tabel S.2 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde in constante prijzen van 1996 en werkgelegenheid per zeehavengebied, 1996-2000

	Toegevoegde waarde					Werkgelegenheid				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
	<i>in mrd gld</i>					<i>in personen</i>				
Noordelijke zeehavens	1,45	1,56	1,57	1,36	1,28	9.800	10.000	9.900	8.500	8.200
Noordzeekanaalgebied	5,31	5,46	6,14	6,18	6,56	34.800	35.200	37.600	37.500	38.200
Scheveningen	0,22	0,24	0,26	0,24	0,23	1.500	1.600	1.500	1.300	1.400
Rijn- en Maasmondgebied	13,81	13,42	13,99	14,33	14,99	84.100	82.600	80.900	82.900	83.600
Scheldebekken	3,69	3,64	3,50	3,39	3,60	17.200	16.500	16.600	16.000	15.900
Tot. Nederlandse zeehavens	24,48	24,32	25,47	25,49	26,66	147.400	145.900	146.500	146.200	147.200
Noordelijke zeehavens	- 7,4%	0,7%	-13,5%	-5,9%	-	1,3%	-0,2%	-14,2%	-4,2%	-
Noordzeekanaalgebied	- 2,8%	12,4%	0,6%	6,3%	-	1,2%	6,6%	-0,3%	2,0%	-
Scheveningen	- 11,2%	9,4%	-9,0%	-2,2%	-	7,1%	-1,8%	-14,3%	2,7%	-
Rijn- en Maasmondgebied	- -2,9%	4,3%	2,4%	4,7%	-	-1,8%	-2,1%	2,5%	0,8%	-
Scheldebekken	- -1,3%	-3,6%	-3,4%	6,2%	-	-3,9%	0,5%	-3,4%	-0,9%	-
Tot. Nederlandse zeehavens	- -0,7%	4,7%	0,1%	4,6%	-	-1,1%	0,5%	-0,2%	0,6%	-

10. In termen van indirecte toegevoegde waarde is de economische betekenis de afgelopen jaren behoorlijk fors gestegen. In 1999 zorgde juist de indirecte toegevoegde waarde er voor dat de economische ontwikkeling in de havens niet te veel achterbleef bij de ontwikkeling in Nederland als geheel.

De groei in de indirecte werkgelegenheid lijkt in 2000 echter enigszins af te zwakken. De komende jaren zal gekeken moeten worden hoe deze zich verder gaat ontwikkelen.

Tabel S.3 Ontwikkeling totale toegevoegde waarde in constante prijzen van 1996 en werkgelegenheid per zeehavengebied, 1996-2000

	Toegevoegde waarde					Werkgelegenheid				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
	<i>in mrd gld</i>					<i>in personen</i>				
Noordelijke zeehavens	2,52	2,70	2,76	2,21	2,12	19.000	20.100	21.300	17.800	16.700
Noordzeekanaalgebied	8,57	9,03	10,16	10,42	10,98	60.500	63.200	68.300	68.400	70.100
Scheveningen	0,32	0,35	0,37	0,34	0,34	2.400	2.700	2.800	2.500	2.500
Rijn- en Maasmondgebied	23,07	22,72	23,44	24,34	26,50	148.900	151.000	150.000	154.600	154.400
Scheldebekken	6,54	6,63	6,58	6,54	7,30	34.900	35.000	35.500	34.700	34.600
Tot. Nederlandse zeehavens	40,99	41,44	43,31	43,86	47,23	265.700	272.100	277.900	278.000	278.300
Noordelijke zeehavens	- 7,1%	2,1%	-19,9%	-4,3%	-	6,0%	6,0%	-16,7%	-5,9%	-
Noordzeekanaalgebied	- 5,3%	12,6%	2,5%	5,3%	-	4,6%	8,1%	0,2%	2,4%	-
Scheveningen	- 10,8%	4,7%	-7,9%	0,7%	-	11,5%	2,4%	-11,6%	0,4%	-
Rijn- en Maasmondgebied	- -1,5%	3,2%	3,8%	8,9%	-	1,4%	-0,7%	3,1%	-0,2%	-
Scheldebekken	- 1,4%	-0,8%	-0,6%	11,5%	-	0,3%	1,3%	-2,1%	-0,4%	-
Tot. Nederlandse zeehavens	- 1,1%	4,5%	1,3%	7,7%	-	2,4%	2,1%	0,1%	0,1%	-

a) in constante prijzen van 1996

Context

11. De afbakening die in deze studie wordt gehanteerd heeft tot gevolg dat de 'economische betekenis' zich beperkt tot het meten van de omvang van de belangrijkste zeehavengerelateerde activiteiten. Voor het beoordelen van het daadwerkelijk functioneren van de zeehavens in de Nederlandse economie kent deze werkwijze een tweetal beperkingen:

- In veel zeehavens vinden ook economische activiteiten plaats die in dit onderzoek als *niet maritiem* worden beschouwd. Deze activiteiten dragen vanzelfsprekend wel bij aan de economische betekenis van de afzonderlijke zeehavengebieden;
- In dit onderzoek wordt niet gekeken naar de betekenis van de zeehavens voor het aantrekken en functioneren van andere sectoren in de Nederlandse dan wel Europese economie. Voor deze zogenaamde *voorwaartse effecten* zou gekeken moeten worden welke veranderingen er optreden in de Nederlandse c.q. Europese economie als gevolg van adequaat functionerende zeehavens (schakelfunctie en imago).

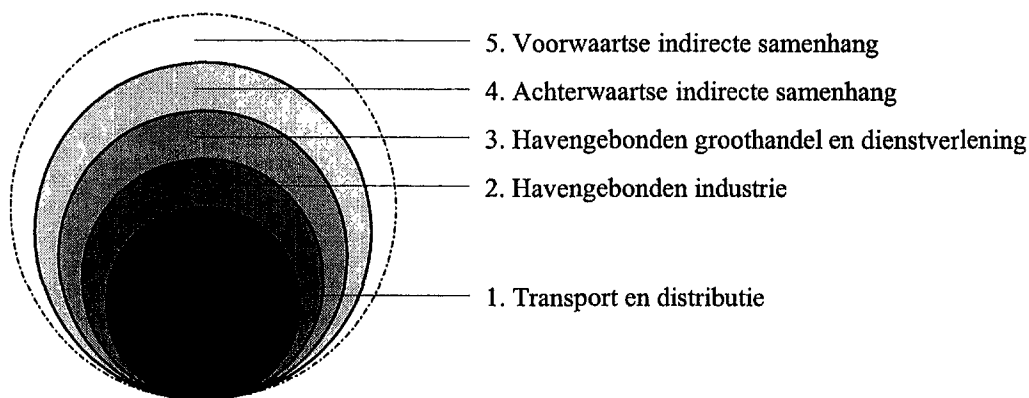
Ondanks deze beperkingen geeft dit onderzoek een goed beeld van de economische betekenis en ontwikkelingen binnen de Nederlandse zeehavens sec. Doordat inmiddels een consistente reeks is ontstaan over meerdere jaren wordt het mogelijk belangrijke trends voor de zeehavens te laten zien.

12. Het geheel van de maritieme activiteiten kan worden beschouwd als een bol die uit meerdere schillen bestaat (zie figuur S.3). De eerste schil - de kern - bestaat uit de activiteiten die zijn gericht op de primaire functie van de zeehaven: de op- en overslag en de aan-, af- en doorvoer (de transport- en distributiesector). Daaromheen zit een tweede schil: de industrie. Talloze industrieën hebben zich in en nabij zeehavens gevestigd, omdat de aanwezigheid van een zeehaven voor deze ondernemingen vanwege de aard van hun activiteiten een doorslaggevende vestigingsplaatsfactor was. Voorbeelden van havengebonden industrieën zijn de (petro)chemische basisindustrie, de basismetalaalindustrie en de grote scheepsbouw. De groothandel en de zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening - voorzover gericht op de zeehavens - vormen een derde schil. Deze activiteiten zijn facilitair ten behoeve van de eerste twee schillen, waarbij overigens moet worden opgemerkt dat een deel van de groothandelsactiviteiten nauw verwant is met de distributie (eerste schil). De directe economische betekenis van zeehavens in deze studie heeft betrekking op deze drie schillen, waarbij de tweede schil verantwoordelijk is voor het grootste deel van de toegevoegde waarde (circa 52%). De eerste schil (transport- en distributie) heeft een toegevoegde waarde aandeel van circa 33% en de derde schil (groothandel en zakelijke diensten/openbaar bestuur) van circa 15%.

13. Naast deze drie schillen zijn nog andere schillen denkbaar, zoals de relaties van eerder genoemde schillen met toeleveranciers en de eerder genoemde voorwaartse economische samenhang. Van deze twee opties wordt alleen de achterwaartse samenhang (met toeleveranciers) in dit onderzoek meegenomen bij de berekening van de indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De voorwaartse

samenhang valt buiten het bestek van dit onderzoek, maar heeft wel een grote omvang, zoals enige jaren geleden is aangetoond door studies van NEI naar de voorwaartse economische effecten van de Rotterdamse haven (VEEM-studies).

Figuur S.3 Schillenbenadering van het belang van zeehavens



Conclusie

14. De totale toegevoegde waarde in de zeehavens heeft zich in de afgelopen jaren gunstig ontwikkeld, al blijft de groei enigszins achter bij de nationale groei. Dat de groei werd bewerkstelligd met een ongeveer gelijkblijvende directe maritieme werkgelegenheid geeft duidelijk aan dat de havens arbeid efficiënt inzetten: de stijging van de arbeidsproductiviteit in de zeehavens is in de afgelopen jaren fors geweest.

Na een stijging van de indirecte werkgelegenheid in de periode 1996-1998 lijkt deze zich nu enigszins te stabiliseren. Het is nog te vroeg om te zeggen of deze stabilisatie zich ook de komende jaren voortzet.

Hoewel de cijfers in deze studie een goed beeld geven van de economische ontwikkelingen in de zeehavens moet voor het daadwerkelijke belang van de zeehavens voor de Nederlandse economie 'breder' gekeken worden. Daarbij moet namelijk ook gekeken worden naar de betekenis van de zeehavens voor het aantrekken en functioneren van andere sectoren in de Nederlandse dan wel Europese economie. Voor deze zogenaamde *voorwaartse effecten* zou gekeken moeten worden welke veranderingen er optreden in de Nederlandse c.q. Europese economie als gevolg van adequaat functionerende zeehavens (schakelfunctie en imago).

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en probleemstelling

Dit onderzoek naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens is buitengewoon belangrijk in het kader van de Begroting Nieuwe Stijl van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tot voor kort stelde dit Ministerie jaarlijks een Beleids-effectrapportage (BER) op voor de beoordeling van het beleid op zijn effecten. Inmiddels is de begrotingssystematiek van de rijksoverheid veranderd, in de nota 'Van begrotingsverantwoording naar beleidsverantwoording', oftewel 'Begroting Nieuwe Stijl' (BNS). Het belangrijkste verschil met de oude begrotingssystematiek is dat niet alleen de financiën, maar juist de koppeling tussen financiën en gevoerd beleid wordt verantwoord. De BNS-indicatoren moeten inzicht geven in de relatie tussen gevoerd beleid, geleverde prestaties (beleids-effecten) en middelen (geld).

De ontwikkelingen in de economische betekenis van zeehavens geven een indicatie van de economische gevolgen van het rijksbeleid in brede zin. Het gevoerde rijksbeleid heeft vooral op indirecte wijze invloed op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Nederlandse zeehavens. Daarom moet deze indicator vooral worden beschouwd als een omgevings-monitor en niet als een prestatie-indicator. Dit jaarlijkse onderzoek levert beleidsrelevante informatie op over de ontwikkeling van de maritieme economische activiteiten, die niet alleen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gebruikt, maar ook door de beheerders van zeehavens in Nederland, verenigd in de Nationale Havenraad. Voor deze afzonderlijke zeehavens vormt het onderzoek een waardevolle informatiebron, die antwoord geeft op vragen als:

- Wat is het economische belang van een specifieke zeehaven?
- Wat is de sectorstructuur van de haven?
- Hoe ontwikkelt de haven zich, zowel absoluut als relatief?

Onderhavige studie is een update van eerdere studies en heeft 1999 en 2000 als basisjaren. Als gevolg van een kleine aanpassing van de gebruikte methodiek zijn ook de resultaten over 1996, 1997 en 1998 voor een gedeelte opnieuw bepaald, zodat een consistente tijdreeks ontstaat voor de periode 1996-2000. De gevolgen van deze aanpassing in de methodiek op de resultaten zijn echter beperkt.

De probleemstelling voor het onderzoek luidt als volgt:

Wat is de economische betekenis van de zeehavens in de Nederlandse economie, in termen van directe en indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de jaren 1996 tot en met 2000?

Om tot beantwoording van deze probleemstelling te komen, is per havengebied onderzocht hoeveel werkgelegenheid en toegevoegde waarde de maritieme activiteiten genereren.

De studie wordt uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer namens het Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het onderzoek is uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad (NHR), die als begeleidingsgroep heeft opgetreden. Deze begeleidingsgroep, waarin vertegenwoordigers van vrijwel alle betrokken zeehavens zitting hebben, heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit rapport.

De bedragen die in dit rapport worden vermeld luiden in guldens, tenzij anders vermeld.

1.2 Leeswijzer

In *hoofdstuk 2* van dit rapport wordt ingegaan op de methodologie van het onderzoek. Hierin worden vragen behandeld als: welke definities zijn gehanteerd, welke bronnen zijn gebruikt en hoe is de toegevoegde waarde bepaalden hoe zijn nationale gegevens geregionaliseerd? In dit hoofdstuk wordt tevens ingegaan op de verschillen met de voorgaande studie. In de slotparagraaf (2.6) wordt namelijk uiteengezet om welke redenen er verschillen zijn tussen de uitkomsten uit de vorige studie en deze studie.

In *hoofdstuk 3* wordt uitgebreid gekeken naar de omvang van de maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid in 1999 en in 2000. Zo wordt gekeken naar de betekenis van de maritieme activiteiten binnen het geheel van de Nederlandse economie, de economische structuur van de zeehavens en de omvang en structuur van de afzonderlijke zeehavengebieden.

Hoofdstuk 4 analyseert de ontwikkelingen in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de zeehavens tussen 1996 en 2000. Hieruit komen trends en ontwikkelingen naar voren die aangrijpingspunten voor nieuw beleid kunnen vormen. Aparte aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van de indirecte samenhang.

Dit rapport sluit af met een drietal *bijlagen*. Hierin staan de onderverdelingen naar zeehavengebieden en naar maritieme activiteiten vermeld. Daarnaast is een verklarende begrippenlijst opgenomen.

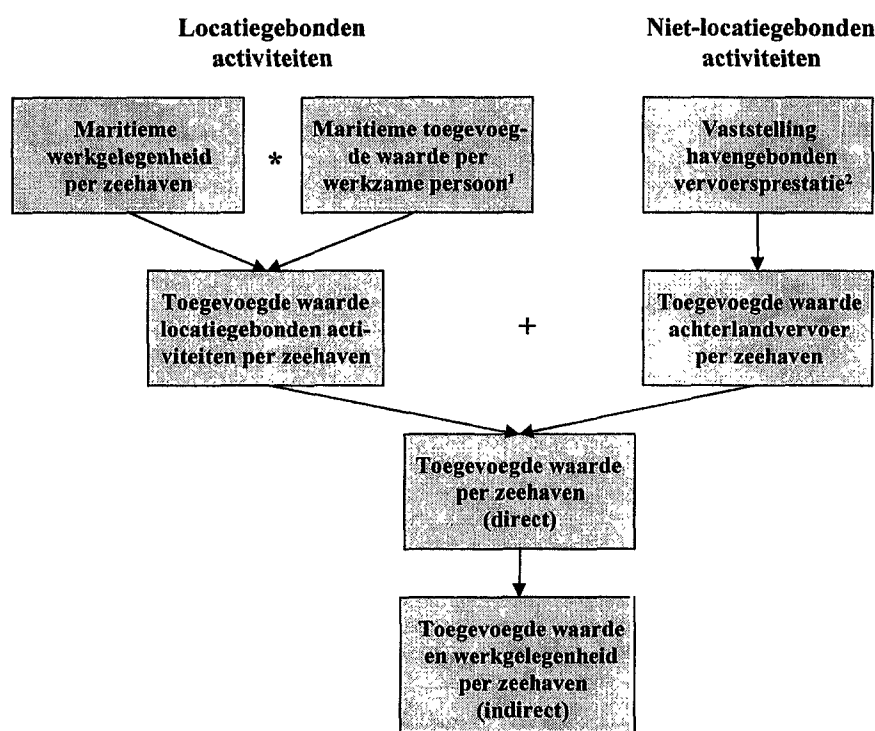
Naast dit gedrukte hoofdrapport is ook een *omvangrijk bijlagenrapport op CD-rom* uitgebracht. Hierin zijn per zeehavengemeente de voornaamste uitkomsten weergegeven. Deze uitkomsten zijn ook op een gedetailleerd niveau op deze CD-rom uitgewerkt. Zo zijn per zeehavengemeente en per bedrijfssubgroep (4- of 5-cijferige activiteitenindeling) gegevens opgenomen over de directe maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

2 Definities en onderzoeksmethodiek

2.1 Onderzoeksmethodiek in vogelvlucht

Dit hoofdstuk behandelt de gebruikte definities en onderzoeksmethode. Figuur 2.1 geeft de belangrijkste stappen van de methodiek weer. Omwille van de duidelijkheid zijn de tussenstappen (correcties en inpassingen) niet in het schema opgenomen. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt gekeken naar de belangrijkste tussenstappen.

Figuur 2.1 Schematische en vereenvoudigde weergave van de onderzoeksmethode



¹ op basis van nationale gegevens, na correctie voor bedrijfs grootte en regionale inpassing

² per vervoerswijze, aandeel in nationale totalen

Uit figuur 2.1 kan het basisprincipe van de gebruikte onderzoeksmethode worden afgelezen. Voor de locatiegebonden activiteiten wordt de toegevoegde waarde (TW) bepaald door de toegevoegde waarde per werkzame persoon (TW/WP) te vermenigvuldigen met de maritieme werkgelegenheid (WP). Vaststelling van de directe toegevoegde waarde van niet-locatiegebonden activiteiten vindt plaats aan de hand van de per zeehavengemeente gegenereerde vervoersprestaties. Sommatie van beide delen (locatiegebonden en niet-locatiegebonden) levert de totale directe maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid op. De indirecte toegevoegde waarde wordt met behulp van een multiplier afgeleid van de directe toegevoegde waarde.

In dit onderzoek wordt, evenals in voorgaande onderzoeken, uitgegaan van een top-down benadering met een strikte afbakening van maritieme sectoren en zeehavengemeenten (zie paragraaf 2.2). Een uitwerking van de methode voor het bepalen van de directe toegevoegde waarde vindt plaats in paragraaf 2.3. Hier wordt ook de benadering van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in niet-locatiegebonden sectoren (achterlandvervoer) behandeld. Paragraaf 2.4 behandelt enkele tussenstappen in de methodiek, die niet in figuur 2.1 zijn opgenomen, maar die van groot belang zijn in het geheel van de studie. Deze tussenstappen zorgen voor een goede regionale inpasbaarheid en houden rekening met de verschillende groottes van de bedrijven. Tenslotte wordt in paragraaf 2.5 gekeken naar de indirecte samenhang.

Ten opzichte van de vorige studie naar de economische betekenis van maritieme activiteiten in Nederlandse zeehavens is de methodiek in grote lijnen gelijk gebleven. Enkel de methodiek voor het bepalen van de indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid is veranderd. In paragraaf 2.6 wordt dit uitgebreider behandeld. Om een beeld te krijgen van de ontwikkeling van de uitkomsten met betrekking tot de indirecte effecten, zijn in deze studie de resultaten voor de jaren 1996, 1997 en 1998 opnieuw berekend. Deze studie geeft derhalve een consistente tijdreeks voor de periode 1996-2000.

2.2 Geografische en sectorale afbakening

2.2.1 Definitie zeehavengebieden

Het onderzoek richt zich op de maritieme activiteiten binnen een aantal zeehavengemeenten. In navolging van de voorgaande studies worden alleen zeehavengemeenten in het onderzoek betrokken die zijn aangesloten bij de Nationale Havenraad. Dit leidt ertoe dat specifieke vissershavens en een aantal gemeenten, waarbinnen weliswaar maritieme activiteiten worden ondernomen (zoals scheepsbouw) maar die niet zelf aan een zeehaven gelegen zijn, niet tot een zeehavengebied worden gerekend¹.

De zeehavengemeenten vormen vijf verschillende zeehavengebieden, te weten (in geografische volgorde): de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, Scheveningen, het Rijn- en Maasmondbekken en het Scheldebekken (zie kaart in bijlage 1).

Deze zeehavengebieden omvatten een aantal zeehavens en een aantal zeehavengemeenten. In het onderzoek gaat het om 15 zeehavens en 19 zeehavengemeenten. In tabel 2.1 zijn de drie schaalniveaus - zeehavengebieden, zeehavens en zeehavengemeenten - weergegeven.

¹ Een uitzondering op deze regel vormt Distripark Eemhaven bij Rotterdam. Dit terrein valt buiten de gemeente Rotterdam, maar maakt wel deel uit van het havenbeheersgebied van de Rotterdamse haven. De activiteiten op dit terrein worden daarom wel meegenomen in dit onderzoek.

Het onderscheiden van zeehavengebieden, zeehavens en zeehavengemeenten is noodzakelijk om aansluiting te vinden tussen de geografische schaal van de statistieken bij de verschillende zeehavengebieden. Vanuit het niveau van de zeehavengemeenten worden de gegevens (met name over de werkgelegenheid) vervolgens gesommeerd tot het niveau van de zeehavengebieden.

Tabel 2.1 Zeehavengebieden, zeehavens en zeehavengemeenten

Zeehavengebied	Zeehaven	Zeehavengemeente
Noordelijke Zeehavens	Groningen Seaports	Delfzijl Eemmond
	Harlingen	Harlingen
	Den Helder	Den Helder
Noordzeekanaalgebied (NZKG)	Amsterdam	Amsterdam
	Beverwijk	Beverwijk
	Velsen/Ijmuiden	Velsen
	Zaanstad	Zaanstad
Scheveningen	Scheveningen	Scheveningen (stadsdeel van de gemeente Den Haag) ¹
Rijn- en Maasmond	Rotterdam	Rotterdam
	Schiedam	Schiedam
	Vlaardingen	Vlaardingen
	Maassluis	Maassluis
	Dordrecht	Dordrecht
Scheldebekken	Moerdijk	Moerdijk ²
	Zeeland Seaports	Vlissingen
		Borssele
		Terneuzen
		Sas van Gent

- 1 In vergelijking met de haven van Scheveningen is de gemeente Den Haag dermate groot dat hier is afgeweken van het principe dat de maritieme werkgelegenheid in de hele gemeente wordt meegenomen. Daarom wordt in dit geval de grens van het *stadsdeel* Scheveningen gehanteerd.
- 2 De gemeente Moerdijk is een nieuwe gemeente. Voor de gemeentelijke herindeling op 1 januari 1997 bestond deze gemeente uit een vijftal kleinere gemeenten: Fijnaart en Heijningen, Klundert, Standdaarbuiten, Willemstad en Zevenbergen. Om een trendbreuk te voorkomen, zijn de huidige gemeentegrenzen in dit onderzoek voor de gehele onderzochte periode (1996-1999) worden gebruikt. Ook voor het jaar voorafgaand aan de gemeentelijke herindeling (i.e. 1996) wordt de nieuw gevormde gemeente Moerdijk derhalve als zeehavengemeente gezien.

2.2.2 Definitie maritieme activiteiten

Een groot aantal economische activiteiten dat binnen zeehavengemeenten plaatsvindt, staat niet direct in relatie met de aanwezigheid van de haven. Daardoor kunnen niet alle economische activiteiten binnen een zeehavengemeente als maritiem worden bestempeld. Om een onderscheid tussen maritieme en niet-maritieme activiteiten te kunnen maken, worden maritieme activiteiten (in dit onderzoek) gedefinieerd als 'economische activiteiten waarvoor de nabijheid van een zeehaven van essentieel belang is'.

Strikte toepassing van deze definitie leidt echter tot problemen. In veel gevallen is slechts een deel van de bedrijfsvoering maritiem. Daarom is voor een 'wel/niet' oplossing gekozen. Een activiteit is maritiem als deze voor meer dan 50% geacht wordt havigebonden te zijn. Voor deze studie is uitgegaan van een lijst van 97 maritieme activiteiten. De toegevoegde waarde van deze activiteiten wordt toegeschreven aan de aanwezigheid van de haven. De gehele lijst wordt vermeld in de bijlage 2.

In de analyses zijn enkele exogene activiteiten meegenomen, waarvan bekend is dat ze sterk maritiem van karakter zijn (bijvoorbeeld productinspecties en douane-activiteiten). Tenslotte is een drietal individuele bedrijven uit niet-maritieme sectoren opgenomen, waarvan bekend is dat ze afhankelijk zijn van een zeehaven. De exogene activiteiten en dit drietal bedrijven zijn niet volgens de normale procedure opgenomen in het onderzoek, omdat de bijbehorende SBI-code te veel niet-maritieme bedrijvigheid bevat. Aangezien ze echter zonder twijfel in dit onderzoek moeten worden meegenomen, is het aantal werkzame personen van deze organisaties in het onderzoek meegenomen op basis van het LISA vestigingenregister en informatie van de havenbeheerders. Ook deze activiteiten staan vermeld in bijlage 2.

2.3 Bepaling directe maritieme toegevoegde waarde

Zoals in paragraaf 2.1 reeds is gesteld, wordt bij de bepaling van de maritieme toegevoegde waarde onderscheid gemaakt tussen locatiegebonden en niet-locatiegebonden activiteiten. Hiervoor wordt een verschillende benadering gevolgd om te komen tot de bepaling van de directe maritieme toegevoegde waarde (zie figuur 2.1).

Locatiegebonden activiteiten

De werkgelegenheid is gebaseerd op gegevens van het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen (LISA). De input hiervan is afkomstig uit de regionale vestigingenregisters. In de diverse regio's worden verschillende peildata gehanteerd, maar voor alle regio's geldt dat de gegevens in het voorjaar van 1999 en het voorjaar van 2000 zijn verzameld. Niet alle LISA-gegevens zijn rechtstreeks als input gebruikt voor de berekeningen: eerst hebben de havenbeheerders de cijfers gecontroleerd en indien nodig gecorrigeerd.

De *locatiegebonden maritieme toegevoegde waarde* is bepaald door de toegevoegde waarde per werkzame persoon (TW/WP) te vermenigvuldigen met de maritieme werkgelegenheid in de haven. Er zijn meerdere manieren om de TW/WP te bepalen. In dit onderzoek is de volgende benadering gehanteerd:

- Uit de productiestatistieken (CBS) is de totale toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten) per maritieme activiteit bepaald. Daar waar de productiestatistieken te kort schieten door een te grove afbakening of daar waar nog geen informatie beschikbaar was (vaak voor het meest recente jaar) is gebruik gemaakt van andere bronnen.

- Door de toegevoegde waarde per maritieme activiteit te delen door het aantal werkzame personen in deze activiteit (afkomstig uit de productiestatistieken) wordt de TW/WP per activiteit bepaald.
- Vervolgens is de TW/WP vergeleken met de TW/WP, zoals deze is te berekenen met behulp van de Nationale Rekeningen van het CBS;
- Waar nodig is de toegevoegde waarde per werkzame persoon gecorrigeerd aan de hand van de gegevens uit de Nationale Rekeningen. Dit is met name het geval voor activiteiten die door een klein aantal ondernemingen worden verricht, of een groot aantal kleine ondernemingen. De productiestatistieken zijn voor deze activiteiten (< 20 werkzame personen) niet of slechts op een hoog aggregatieniveau beschikbaar;
- Tenslotte is de TW/WP geregionaliseerd en gecorrigeerd voor de bedrijfsgrootte (zie paragraaf 2.4).

De transport- en distributiesector kan worden onderverdeeld in *locatie- en niet-locatiegebonden activiteiten*. *Locatiegebonden* zijn die activiteiten waarvoor de vestigingsplaats relevant is voor de bedrijfsvoering (te weten de zeevaart², de passagiersvaart en veerdiensten (op binnenwateren)³ en de dienstverlening t.b.v. het vervoer). De toegevoegde waarde van deze activiteiten wordt bepaald als onder 'locatiegebonden activiteiten'.

Niet-locatiegebonden activiteiten (achterlandvervoer)

Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering echter *niet aan één bepaalde locatie* gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Hiermee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende gemeente, hoewel de activiteiten van het bedrijf wel degelijk door de aanwezigheid van de haven worden bepaald. De door LISA geregistreerde werkgelegenheid als toedelings-criterium van de toegevoegde waarde is hier dan ook minder toereikend. Daarom is voor de volgende activiteiten gekozen voor toedeling op basis van het maritieme deel van de 'aan de havengemeente' geleverde vervoersprestaties door transportondernemingen:

- Goederenvervoer per spoor (SBI 6010);
- Goederenvervoer over de weg (SBI 60242);
- Vervoer via pijpleidingen (SBI 6030);
- Binnenvaart (bestaande uit SBI 6120.1 (vrachtvaart), 6120.2 (tankvaart) en 6120.3 (sleep- en duwvaart)).

De vervoersprestatie is gedefinieerd als de combinatie van het vervoerde gewicht vermenigvuldigd met de afstand waarover de goederen worden vervoerd en wordt uitgedrukt in ladingtonkilometers. Hiervoor worden statistieken van het

² Hoewel de zeevaart (SBI-code 6110) in de strikte betekenis van het woord geen locatiegebonden activiteit is, is er evenmin sprake van achterlandvervoer. Anders dan de binnenvaart, het wegvervoer en het spoorvervoer, is de zeevaart in het algemeen wel gebonden aan vestiging in een van de zeehavengemeenten. In afwijking van eerdere onderzoeken is de zeevaart daarom als locatiegebonden activiteit behandeld.

³ Ook de passagiersvaart en veerdiensten op binnenwateren (SBI-code 6120.4) wordt beschouwd als locatiegebonden activiteit, omdat hier evenmin sprake is van achterlandvervoer. Om te voorkomen dat het vervoer van personen met rondvaartboten en watertaxi's over havens, grachten en andere binnenwateren zou worden meegerekend, hebben de havenbeheerders hiervoor een negatieve correctie aangebracht op de LISA-cijfers.

goederenvervoer per spoor, weg en binnenvaart gebruikt (bron: CBS). De vervoersprestatie wordt berekend voor het Nederlands beroepsgoederenvervoer (in binnen- en buitenland). *Nederlands* omdat het nationaal product wordt berekend op basis van de bijdragen van Nederlandse bedrijven. *Beroepsvervoer* omdat het eigen vervoer van bedrijven al toegerekend wordt aan de sector waarin het bedrijf is ingedeeld.

Om het havengebonden aandeel van de vervoersprestaties te bepalen, is aangesloten bij de methodiek van de vorige onderzoeken. In verband met het wegvallen van de Europese binnengrenzen zijn de statistieken van de aan-, af- en doorvoer minder betrouwbaar geworden. Dit is - evenals vorig jaren - ondervangen door de maritieme quota van de studie over 1995 integraal over te nemen. De quota werden toen als volgt bepaald. Per NSTR-goederenhoofdstuk is het maritieme aandeel gedefinieerd als de verhouding van de doorvoer in de totale aan- en afvoer (CBS, Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer). Dit maritieme aandeel is in feite een onderschatting omdat ook van de in- en uitvoer een deel als havengebonden moet worden beschouwd. Daarom zijn de maritieme quota voor de gehele zeevaart en de NSTR-goederenhoofdstukken 'aardolie(producten)', meststoffen, chemische industrie, minerale brandstoffen, ertsen en metaalresiduen en de metalen (halfabrikaten) op 1 gesteld. Evenals in vorige jaren is een aandeel van 1 genomen voor het hoofdstuk 'ruwe mineralen en bouwmaterialen' ten behoeve van een individueel bedrijf in de Noordelijke zeehavens en voor de hoofdstukken 'landbouwproducten', 'voedingsproducten en veevoeder' ten behoeve van een individueel bedrijf in het Scheldebekken.

Aan de hand van de vervoersprestatie kan vervolgens de toegevoegde waarde worden bepaald. De ladingtonkilometers - of, in het geval van de zeevaart, het aan-/afgevoerde gewicht - per NSTR-goederenhoofdstuk zijn per gemeente bekend en vermenigvuldigd met de maritieme aandelen.

Gerelateerd aan het landelijk totaal wordt het aandeel van de betreffende gemeente bepaald, hetgeen vervolgens vermenigvuldigd wordt met de totale Nederlandse toegevoegde waarde per modaliteit.

Deze exercitie leidt tot de volgende toegevoegde waarde per tonkilometer:

Tabel 2.2 Toegevoegde waarde per tonkilometer per vervoersmodaliteit

	Toegevoegde waarde per tonkm				
	1996	1997	1998	1999	2000
Spoorvervoer	f1 0,111	f1 0,110	f1 0,114	f1 0,092	f1 0,083
Wegvervoer	f1 0,168	f1 0,170	f1 0,179	f1 0,180	f1 0,186
Binnenvaart	f1 0,028	f1 0,035	f1 0,037	f1 0,063 ⁴	f1 0,061

⁴ De sprong in de toegevoegde waarde per tonkilometer in de binnenvaart wordt veroorzaakt door de door het CBS geregistreerde wijziging in de verhouding tussen het beroepsvervoer en het eigen vervoer. Daar de toegevoegde waarde in deze sector wordt gegenereerd door het beroepsvervoer zorgt deze gewijzigde verhouding ervoor dat deze toegevoegde waarde verdeeld dient te worden over veel minder tonkilometers door het beroepsvervoer. Hierdoor loopt de toegevoegde waarde per tonkilometer op, want de toegevoegde waarde in deze sector maakt deze opmerkelijke sprong niet (volgens de cijfers van het CBS).

Vervolgens kan de bijbehorende werkgelegenheid worden afgeleid met behulp van een - op basis van CBS-statistieken bepaalde - toegevoegde waarde per persoon: de toegevoegde waarde per modaliteit wordt gedeeld door de toegevoegde waarde per persoon. Wanneer in dit rapport een werkgelegenheidscijfer voor het achterlandvervoer wordt gepresenteerd, gaat het altijd om de op deze wijze berekende werkgelegenheid.

Ten aanzien van het goederenvervoer per spoor geldt dat gezien de gekozen methodiek (Nederlands beroepsgoederenvervoer) slechts het vervoer via Railion (NS Cargo) is meegenomen en niet dat via buitenlandse maatschappijen. Dit betekent voor de gemeente Terneuzen dat de toegevoegde waarde in het railvervoer laag uitvalt. Een tweede punt van aandacht hierbij is dat niet alle gemeenten een station hebben. Verder blijkt een aantal industrieën hun producten via andere stations (gelegen in niet-havengemeenten) in de regio aan of af te voeren. Hiervoor is gecorrigeerd.

Voor een laatste niet-locatiegebonden activiteit - vervoer per pijpleiding - is evenals vorige jaren verondersteld dat 50% van de totale vervoersprestatie als maritiem is te bestempelen en geheel kan worden toegeschreven aan Rotterdam.

2.4 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen

Uit de eerste studie naar de economische betekenis (in 1993 voor de Nationale Havenraad) is gebleken dat bij de bepaling van locatiegebonden maritieme toegevoegde waarde rekening moet worden gehouden met de grootte van de verschillende bedrijven alsmede de regionale ligging. Zo blijkt de toegevoegde waarde per werkzame persoon in grote bedrijven veelal hoger te zijn dan in kleine bedrijven, terwijl ook regionale verschillen optreden.

Bedrijfsgrootte

Uit de productiestatistieken blijkt in een aantal gevallen dat er verschillen in TW/WP zijn tussen kleine en grote bedrijven. In die gevallen zijn er correcties aangebracht op de TW/WP voor elke gemeente op basis van de verdeling van de bedrijven naar grootteklasse ($<$ of $\geq$ 100 werkzame personen). Voor een aantal activiteiten is dit onderscheid niet zinvol. Zo is de bedrijfsgrootte in de visserij veelal kleiner dan 100, terwijl in de aardolie-industrie de bedrijfsgrootte bijna altijd groter is dan 100. In deze sectoren wordt daarom niet gecorrigeerd voor bedrijfsgrootte. Tevens maken de productiestatistieken niet voor iedere sector een onderscheid van bedrijven naar grootteklasse. Ook in die sectoren is (noodgedwongen) geen groottecorrectie toegepast.

Regionale verschillen

Uit de Regionaal Economische Jaarcijfers (REJ) van het CBS blijkt dat tussen regio's verschillen bestaan. Deze verschillen zijn het gevolg van verschillen in de sectorstructuur en/of de structuur van kosten en opbrengsten. Voor zover mogelijk is de

TW/WP hiervoor gecorrigeerd. In het merendeel van de gevallen is de omvang van de regionale correctiefactor gering.⁵

2.5 Bepaling indirecte samenhang

De indirecte toegevoegde waarde (toeleveringseffect) is het gevolg van toeleveringen aan de maritieme bedrijven. De omvang van deze invloed wordt geschat met behulp van een gedetailleerd input-outputmodel van de Nederlandse volkshuishouding over 1999 en 2000. Met behulp van multipliers wordt de omvang van deze invloed bepaald. Een multiplier is een vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of uitstraling weergeeft. Een multiplier van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat er behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,5 optreedt. De effecten kunnen daarbij uitgedrukt zijn in termen van werkgelegenheid (werkgelegenheidsmultiplier) en/of toegevoegde waarde (toegevoegde waarde multiplier).

Verschillen in multipliers tussen havengebieden worden verklaard door verschillen in de sectorstructuur. In feite bestaat er per sector één landelijke multiplier. In sectoren waarin relatief veel wordt geïmporteerd of de winstsp slag hoog is, is de multiplier relatief laag. De relatieve omvang van de verschillende sectoren bepaalt de multiplier van het zeehavengebied. Als sectoren met een hoge multiplier sterk zijn vertegenwoordigd in een gebied, is de totale multiplier van het gebied relatief hoog. Voor zeehavengebieden met sectoren die overwegend lage multipliers hebben, geldt het tegenovergestelde.

De huidige stand van dataverzameling en techniek laat het niet toe om per zeehaven en per sector multipliers te bepalen zonder dat omvangrijke dubbeltellingen optreden. Daarom wordt per zeehavengebied één multiplier bepaald en gepresenteerd. Deze multiplier is - zoals gezegd - gebaseerd op de nationale input-outputtabel van 1999 en 2000 en wordt beïnvloed door de regionale sectorstructuur.

2.6 Wijzigingen ten opzichte van voorgaande studies

Door voortschrijdend inzicht of aanpassingen van methodieken zijn in een aantal kleine gevallen verschillen opgetreden in vergelijking met voorgaande onderzoeken. Deze paragraaf gaat in op de oorzaken van deze verschillen. Kort samengevat gaat het om wijziging in de methodiek voor het bepalen van de indirecte samenhang en om aanpassing van cijfers als gevolg van grote aanpassingen in het onderliggende datamateriaal. Voor alle wijzigingen geldt dat deze met terugwerkende kracht zijn doorgevoerd tot 1996. Het resultaat van deze studie is derhalve een consistente tijdreeks van 1996 tot en met 2000.

⁵ Hoewel voor de afzonderlijke zeehavens ook direct gebruik zou kunnen worden gemaakt van de Regionaal Economische Jaarcijfers, is gekozen voor het gebruik van nationale productiestatistieken plus regionale correctiefactoren, omdat de Regionaal Economische Jaarcijfers met een grote time-lag beschikbaar komen en bovendien minder gedetailleerd zijn.

Aanpassing berekening indirecte effecten

Bij de studies in 1996, 1997 en 1998 is gebruik gemaakt van het programma IO7 om de indirecte effecten te berekenen met behulp van de input-outputtabellen voor het desbetreffende jaar. Dit programma is inmiddels vervangen door een geavanceerder programma, genaamd IRIOS. Met behulp van dit programma is het mogelijk de indirecte effecten op een nauwkeuriger schaalniveau te berekenen. Zo kan in IRIOS met meer sectoren gerekend worden dan met IO7. Hierdoor is de nauwkeurigheid van de berekeningen in IRIOS groter dan in IO7. Daarbij moet wel gemeld worden dat deze nauwkeurigheid wel weer afhankelijk is van de aanlevering van cijfers door het CBS. In een aantal (uitzonderlijke) gevallen heeft het CBS in haar input / output tabel verschillende sectoren samengevoegd waardoor deze beoogde nauwkeurigheid in een aantal gevallen niet mogelijk is.

Naast deze verbetering van de nauwkeurigheid is het in IRIOS ook mogelijk om rekening te houden met de handels- en vervoersmarges. De handels- en vervoersmarges vormen een aparte rij en kolom in de input-output tabellen, en vertegenwoordigen het verschil tussen producentenprijzen (waarderingsgrondslag van de aanbodtabel) en de aankoopwaarde (uit de gebruikstabel). De rij met handels- en vervoersmarges in de input-output tabel laat zien hoeveel een sector of huishoudens in totaal hebben betaald voor handels- en vervoersdiensten. De kolom met handels- en vervoersmarges laat zien welke sector ze heeft geproduceerd. Uit de input-output tabel kan niet worden afgeleid hoe groot de handels- en vervoersmarges per intermediaire levering zijn.

De handels- en vervoersmarges zijn in input-outputtabellen opgenomen buiten het intermediaire blok, en zouden daarmee niet worden meegenomen in de berekening van multipliers. Dit zou betekenen dat een deel van de economie over het hoofd wordt gezien, want in de economie worden vervoers- en handelsdiensten veelvuldig ingeschakeld. In dit onderzoek is daarom gekozen voor het toerekenen van handels- en vervoersmarges aan sectoren in het intermediaire blok. De handels- en vervoersdiensten zijn derhalve van invloed op de berekende multipliers.

Voor de multipliers voor de indirecte werkgelegenheid zijn door deze aanpassingen gewijzigd ten opzichte van de studies uit voorgaande jaren. Daar een aantal wijzigingen tegelijkertijd worden door gevoerd is het lastig exact te bepalen welke invloed de wijzigingen hebben op de uitkomsten. In een aantal gevallen is het echter zo dat door de specifiekere indeling multipliers voor de werkgelegenheid uit IRIOS hoger zijn dan de multipliers uit IO, terwijl de multipliers voor de toegevoegde waarde veel minder afwijken (bijvoorbeeld veroorzaakt doordat er verschil zit tussen de toeleveranciers van de afzonderlijke sectoren op het gebied van arbeidsproductiviteit). Omgekeerd is dit echter ook het geval: doordat het CBS bijvoorbeeld voor de aardolieraffinage niet meer apart cijfers geeft maar deze opgaan in de cijfers voor de gehele aardolie-industrie (inclusief verwerking) verschuiven de multipliers (de werkgelegenheidsmultiplier voor de gehele sector aardolie-industrie ligt op een hoger niveau dan voor bijvoorbeeld de aardolieverwerkingsec)

Het toerekenen van de handels- en vervoersmarges heeft een beperktere invloed op de resultaten dan de gehanteerde sectorindeling. In het algemeen zorgt het toerekenen van

handels- en vervoermarges echter niet voor een toename van de toegevoegde waarde per sector. De som van het exploitatieresultaat en de beloning voor werknemers blijft namelijk hetzelfde per sector. Een extra input uit een bepaalde sector wordt qua toeleveringseffect daardoor niet omgezet in een extra toegevoegde waarde (in vergelijking met de situatie zonder handels- en vervoermarges) in een andere sector. Vanwege het hanteren van de maatstaf 'arbeidsvolume per productiewaarde' kan het indirect werkgelegenheidseffect echter wel licht wijzigen.

Definitieve statistieken wijken af van voorlopige statistieken

Voor het bepalen van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon wordt in een aantal gevallen gebruik gemaakt van de Nationale Rekeningen. Dit gebeurt vooral in die sectoren waarvoor geen nauwkeurige productiestatistieken beschikbaar zijn. Deze Nationale Rekeningen worden gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. De reeksen die in deze publicaties worden gepresenteerd bestaan uit voorlopige, nader voorlopige en definitieve Nationale Rekeningen. Voor een aantal sectoren blijken grote verschillen te bestaan tussen voorlopige cijfers (deze verschijnen circa 6 maanden na afloop van een jaar), nader voorlopige cijfers (welke na 1,5 jaar verschijnen) en definitieve cijfers (die na 2,5 jaar verschijnen). Voorlopige cijfers zijn een inschatting van het CBS, die kunnen worden bijgesteld als ondernemingen resultaten naar buiten brengen, die hiervan afwijken. Voor veel sectoren zijn deze correcties gering, maar voor enkele sectoren zijn de correcties omvangrijk - met name de sectoren die gevoelig zijn voor ontwikkelingen in de olieprijs en de koers van de dollar. Twee sectoren waarin de resultaten aanzienlijk kunnen afwijken, zijn belangrijke sectoren voor de economische betekenis van de havens, te weten de aardolie-industrie en de chemische sector.

Als gevolg van aanpassingen van voorlopige cijfers zijn voor een drietal sectoren waarvoor deze correctie relatief groot was, de toegevoegde waarde cijfers per werkzaam persoon aangepast voor de jaren 1997 en 1998. In onderstaande tabel staan de correcties vermeld en staat aangegeven wat hiervan de invloed is op de totale economische betekenis voor deze jaren (in prijzen van 1996).

Tabel 2.3 Invloed correcties op toegevoegde waarde cijfers voor 1998

Sector	1997			1998		
	Voorlopige TW per werkzaam persoon (nationaal)	Definitieve TW per werkzaam persoon (nationaal)	Invloed op directe maritieme TW '97 (nationaal in prijzen van '96)	Voorlopige TW per werkzaam persoon (nationaal)	Voorlopige TW per werkzaam persoon (nationaal)	Invloed op directe maritieme TW '98 (nationaal in prijzen van '96)
2320.1 Aardolie raffinage	501.029	372.830	- 568 mln	623.538	614.949	- 37 mln
2413 Verv. van ov. anorganische basis-chemicaliën	174.800	150.000	- 176 mln	200.417	153.182	- 341 mln
2415 Verv. van meststoffen	280.833	280.833	0 mln	242.273	183.200	- 102 mln

Verbeterde werkgelegenheidsinformatie

Voor een aantal havens is de werkgelegenheid met terugwerkende kracht gecorrigeerd als gevolg van betere informatie. Het gaat om de havens van Amsterdam en Rotterdam. In Amsterdam gaat het daarbij om het weglaten van een in eerdere jaren ten onrechte meegenomen bedrijf in de chemische industrie. In Rotterdam gaat het een verschuiving binnen twee verschillende SBI-codes voor de chemie. Deze laatste correctie heeft echter weinig gevolgen voor het resultaat.

Daarnaast heeft LISA in 1999 DOW Chemicals in Terneuzen gehercodeerd van de SBI code 2413 (Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën) naar de SBI code 2414.1 (Vervaardiging van petrochemische producten). Op het eerste oog lijkt dit een geringe aanpassing. Echter, de toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de laatstgenoemde sector ligt fors hoger dan in de eerst genoemde sector. Gecombineerd met de forse werkgelegenheid bij Dow zou de toegevoegde waarde van de chemische industrie in het Scheldebekken voor 1999 en 2000 fors hoger uitvallen van 1998 zonder dat in dit bedrijf wezenlijk dingen zijn veranderd. Daar deze aanpassing niet volgt uit een verschuiving van activiteiten bij dit bedrijf en de hercodering volgens het bedrijf zelf gerechtvaardigd is, is dit bedrijf met terugwerkende kracht vanaf 1996 gehercodeerd naar SBI code 2414.1.

3 Economische betekenis van Nederlandse zeehavens in 1999 en 2000

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek naar de maritieme werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens in 1999 en 2000 gepresenteerd. Paragraaf 3.2 gaat in op de macro-economische betekenis van maritieme activiteiten: wat is het belang van de zeehavens in de Nederlandse economie? Paragraaf 3.3 besteedt afzonderlijk aandacht aan de onderscheiden zeehavengebieden: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, Scheveningen, het Rijn- en Maasmondbekken en het Scheldebekken.

De beschrijving is opgebouwd rond een aantal tabellen en figuren, waarin naast de maritieme toegevoegde waarde ook gegevens zijn opgenomen met betrekking tot de werkgelegenheid. Met behulp van multipliers wordt bovendien inzicht gegeven in de omvang van de indirecte economische betekenis van de maritieme activiteiten in de Nederlandse zeehavens.

Voor deze studie is gewerkt met een uniforme methode voor alle zeehavens. Hierdoor kunnen de resultaten van individuele studies van de respectievelijke havens zelf enigszins afwijken van de uitkomsten van onderhavige studie. Verschillen kunnen voortkomen uit een andere definitie van zeehavengebieden (geografische afbakening), een andere definitie van maritieme activiteiten (sectorale afbakening) en andere bronnen voor de achterliggende data (bijvoorbeeld regionale productiestatistiek).

3.2 Macro-economische betekenis maritieme activiteiten

Betekenis in 1999

De directe maritieme toegevoegde waarde in lopende prijzen in de Nederlandse zeehavens bedroeg in 1999 26 miljard gulden (€ 11,8 miljard). Deze toegevoegde waarde komt neer op ongeveer 3,6% van de totale Nederlandse toegevoegde waarde. Van deze 26 miljard gulden (€ 11,8 miljard) wordt 22,8 miljard gulden (€ 11,3 miljard) in de zeehavens zelf verdiend. Het achterlandvervoer neemt nog eens 3,2 miljard gulden (€ 1,6 miljard) voor haar rekening. Rekening houdend met de indirecte samenhang is het economisch belang van de zeehavens groter. De totale macro-economische betekenis (direct en indirect) is 44,7 miljard gulden (€ 20,3 miljard), ofwel 6,1% van het nationale totaal (zie tabel 3.1).

Met 146.200 werkzame personen bedroeg het aandeel maritieme werkgelegenheid in de totale Nederlandse economie in 1999 2,1%. Het merendeel hiervan is werkzaam in de locatiegebonden sectoren, namelijk 117.000 personen. Nog eens 29.300 personen zijn werkzaam in het achterlandvervoer. Wordt ook de werkgelegenheid bij toeleveranciers

meegenomen dan resulteert dat in een totale maritieme werkgelegenheid van 278.000 personen. Dit is goed voor een aandeel van 3,8% van de totale werkgelegenheid in Nederland.

Tabel 3.1a Macro-economische betekenis maritieme activiteiten in 1999

	Toegevoegde waarde (mrd gld)	Werkgelegenheid
Directe havengebonden toegevoegde waarde en werkgelegenheid zeehavens	22,8	117.000
Havengerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid in het achterlandvervoer	3,2	29.300
Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid zeehavens	26,0	146.200
<i>In % van totaal in Nederland</i>	3,6%	2,1%
Indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	18,7	131.800
<i>In % van totaal in Nederland</i>	2,6%	1,9%
Totale maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid	44,7	278.000
<i>In % van totaal in Nederland</i>	6,1%	4,0%
Bruto binnenlands product en Nederlandse werkgelegenheid	731,2	6.899.500

Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Nemen we ook aardolie- en aardgaswinning (SBI 1110) mee – zoals in de studies van 1996 en 1997 het geval was – dan komt de directe toegevoegde waarde voor 1999 neer op een bedrag van 28,3 miljard gulden (€ 12,8 miljard) (3,9% van het BBP). De totale toegevoegde waarde zou neerkomen op 47,4 miljard gulden (€ 21,5 miljard) (6,5% van het BBP). In termen van werkgelegenheid is het effect van het al of niet meenemen van deze sector geringer. Als de aardolie- en aardgaswinning wordt meegenomen, dan resulteert een directe maritieme werkgelegenheid voor 2000 van 147.300 personen en een totale maritieme werkgelegenheid van 281.100 personen (respectievelijk 2,1% en 4,1% van de totale Nederlandse werkgelegenheid).

Betekenis in 2000

Nemen we 2000 in beschouwing dan ziet het beeld er iets anders uit. In 2000 bedroeg de totale directe maritieme toegevoegde waarde 31,2 miljard gulden (€ 14,2 miljard). Deze toegevoegde waarde komt neer op ongeveer 4,0% van de totale Nederlandse toegevoegde waarde. De zeehavens zelf zijn verantwoordelijk voor 28,0 miljard gulden (€ 12,7 miljard), het achterlandvervoer neemt 3,2 miljard gulden (€ 1,5 miljard) voor haar rekening. De totale macro-economische betekenis (direct en indirect) bedraagt 55,3 miljard gulden (€ 25,1 miljard), en is daarmee verantwoordelijk voor 7,0% van het nationale totaal (zie tabel 3.1b). Deze stijging in toegevoegde waarde wordt in belangrijke mate gedragen door een aantal sectoren. Bij de uitsplitsing van de toegevoegde waarde verderop in deze rapportage zal daaraan aandacht besteed worden.

Het aandeel maritieme werkgelegenheid in de totale Nederlandse economie bedraagt in 2000, evenals in 1999, 2,1%. Ten opzichte van 1999 is het aantal werkzame personen in

de locatiegebonden sectoren licht gedaald tot 116.600 personen. In het 'havengebonden' achterlandvervoer zijn 30.600 personen werkzaam, wat een lichte stijging ten opzichte van 1999 inhoudt. Inclusief werkgelegenheid bij toeleveranciers bedraagt de totale maritieme werkgelegenheid 278.300 personen, goed voor een aandeel van 3,9% van de totale werkgelegenheid in Nederland.

Tabel 3.1b Macro-economische betekenis maritieme activiteiten in 2000

	Toegevoegde waarde (mrd gld)	Werkgelegenheid
Directe havengebonden toegevoegde waarde en werkgelegenheid zeehavens	28,0	116.600
Havengerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid in het achterlandvervoer	3,2	30.600
Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid zeehavens	31,2	147.200
<i>In % van totaal in Nederland</i>	4,0%	2,1%
Indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	24,1	131.100
<i>In % van totaal in Nederland</i>	3,1%	1,9%
Totale maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid	55,3	278.300
<i>In % van totaal in Nederland</i>	7,0%	3,9%
Bruto binnenlands product en Nederlandse werkgelegenheid	784,6	7.080.500

Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Indien de aardolie- en aardgaswinning (SBI 1110) wordt meegenomen dan komt de directe toegevoegde waarde voor 2000 neer op een bedrag van 35,5 miljard gulden (€ 16,1 miljard) (4,4% van het BBP). De totale toegevoegde waarde zou neerkomen op 60,9 miljard gulden (€ 27,6 miljard) (7,5% van het BBP).

De directe maritieme werkgelegenheid voor 2000 zou door deze aanpassing neerkomen op 148.200 personen. De totale maritieme werkgelegenheid zou 281.100 personen bedragen (respectievelijk 2,1% en 4,0% van de totale Nederlandse werkgelegenheid).

3.3 Maritieme bedrijvigheid naar sectoren

De maritieme bedrijvigheid manifesteert zich sterk in een aantal sectoren. Dit geldt vooral voor de transportsector, de energie- en waterleidingbedrijven en bepaalde delen van de industriesector. In deze laatste sector is de bedrijvigheid vooral te vinden in de chemische- en de metaalindustrie. Tabel 3.2a en 3.2b geven aan in welke economische sectoren de maritieme activiteiten zijn geconcentreerd in 1999 respectievelijk in 2000. Zoals blijkt uit deze tabellen zijn deze aandelen door deze jaren heen redelijk constant te noemen, zowel ten aanzien van toegevoegde waarde als ten aanzien van de werkgelegenheid. Alleen het aandeel van de sector industrie lijkt door de jaren heen relatief fors te wijzigen.

Tabel 3.2a Aandelen directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van zeehavens in de nationale economie per brede sector, 1999

	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid
Landbouw, bosbouw en visserij	1,3%	0,4%
Delfstoffenwinning	2,1%	12,4%
Industrie	9,2%	5,5%
Energie- en waterleidingbedrijven	10,5%	8,1%
Bouwnijverheid	0,2%	0,1%
Handel, horeca en reparatie	1,6%	0,8%
Vervoer, opslag en communicatie	15,7%	14,3%
Financiële en zakelijke dienstverlening	0,2%	0,3%
Overheid	0,9%	0,6%
Zorg en overige dienstverlening	0,8%	0,2%
Totaal	3,6%	2,1%

Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.2b Aandelen directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van zeehavens in de nationale economie per brede sector, 2000

	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid
Landbouw, bosbouw en visserij	1,3%	0,4%
Delfstoffenwinning	1,5%	12,6%
Industrie	11,8%	5,4%
Energie- en waterleidingbedrijven	11,9%	8,7%
Bouwnijverheid	0,3%	0,2%
Handel, horeca en reparatie	1,7%	0,8%
Vervoer, opslag en communicatie	15,7%	14,2%
Financiële en zakelijke dienstverlening	0,2%	0,3%
Overheid	0,9%	0,6%
Zorg en overige dienstverlening	0,8%	0,2%
Totaal	4,0%	2,1%

Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Sectorindeling

In het vervolg van deze rapportage wordt de volgende sectorindeling gehanteerd:

- industrie (incl. visserij, delfstoffenwinning, nutsbedrijven en bouw);
- groothandel;
- transport en distributie;
- zakelijke diensten/openbaar bestuur.

Deze sectorindeling correspondeert met de SBI '93 codes die hieronder vermeld staan. In bijlage 2 staan alle SBI codes die in dit onderzoek zijn gebruikt, vermeld. Voor de duidelijkheid: alleen de SBI-codes die vermeld staan in de bijlage zijn meegenomen in de bepaling van de maritieme economische betekenis. Waar in deze tabel dus 05 t/m 45 wordt vermeld, worden dus die codes uit bijlage 2 bedoeld die hierin vallen.

INDUSTRIE	05 t/m 45
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	05 en 15
Aardolie-industrie	23
Chemische industrie	24
Basismetale- en metaalproductenindustrie	27 en 28
Transportmiddelenindustrie	34 en 35
Elektriciteitsproductie	40
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	11, 14, 20, 21, 26, 37 en 45
GROOTHANDEL	50 en 51
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	60 t/m 63
Spoorvervoer	6010
Wegvervoer	6024.2
Zeevaart	6110
Binnenvaart	6120
Vervoer via pijpleidingen	6030
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	63
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	71 t/m 91

Uitsplitsing van de toegevoegde waarde

In de tabellen 3.3a en 3.3b wordt de *directe* maritieme toegevoegde waarde uitgesplitst naar sectoren. Uit deze tabellen blijkt duidelijk dat de industriële sector met een aandeel van ruim 50% (51,7% voor 1999 en 57,4% voor 2000) de belangrijkste bijdrage levert aan de maritieme toegevoegde waarde. De transport- en distributiesector neemt op haar beurt met zo'n 30% (33,8% en 29,7%) ook een aanzienlijk deel voor haar rekening.

Binnen de industriële activiteiten zijn de aardolie- en de chemische industrie verantwoordelijk voor rond de 30% van de toegevoegde waarde. Dit aandeel wordt in belangrijke mate bepaald door de prijs van aardolie en de mate waarin eventuele prijswijzigingen kunnen worden doorberekend aan de afnemers. De verschillen tussen 1999 (25,5%) en 2000 (34,2%) voor deze twee sectoren tezamen zijn dan ook in belangrijke mate terug te voeren op de mate waarin producenten de snel stijgende olieprijs hebben kunnen doorberekenen aan hun afnemers.

Zo is de stijging van de toegevoegde waarde in de aardolie-industrie in belangrijke mate te verklaren door de sterk gestegen prijzen van aardolieproducten. Gemiddeld waren de afzetprijzen hiervoor in 2000 bijna 73% hoger dan in 1999. De gemiddelde prijs van de verbruikte grond en hulpstoffen (80% van de verbruikswaarde van de aardolie-industrie bestaat uit ruwe aardolie) liep met ruim 72% een fractie minder snel op. Dit resulteerde in een enorme groei van het exploitatieoverschot met bijna 143%. Deze stijging heeft vervolgens weer haar invloed gehad op de toegevoegde waarde van deze sector voor 2000.

In de chemische sector wist in 2000 vooral de petrochemie te profiteren van afzetprijzen die sneller stegen dan de verbruiksprijzen. Deze chemische sector is vanzelfsprekend zeer afhankelijk van de prijs van aardolie en aardgas. Een belangrijk deel van de groei

in toegevoegde waarde in de chemische sector is dan ook aan de petrochemie toe te schrijven.

Naast bovengenoemde sectoren leveren ook de basismetaal- en metaalproductenindustrie een belangrijke bijdrage aan de toegevoegde waarde. Het verschil (in absolute termen) in toegevoegde waarde tussen 1999 en 2000 is in deze sector in belangrijke mate toe te schrijven aan de basismetaal industrie. In deze sector stegen de prijzen aan de afzetkant net iets sterker dan aan de verbruikskant. Daarnaast kon deze sector een forse exportgroei noteren. Dit resulteerde in een lichte stijging van de toegevoegde waarde.

Binnen de transport- en distributiesector is de dienstverlening t.b.v. het vervoer (op- en overslag e.d.) verantwoordelijk voor bijna 50% van de in deze sector gegenereerde toegevoegde waarde. De grote omvang van deze sector valt te verklaren als bedacht wordt dat veel van deze dienstverleners actief zijn voor vervoerders van buiten de havengebieden. Van de transportsectoren heeft het wegvervoer het grootste aandeel in de totale maritieme toegevoegde waarde (5,8 voor 2000), gevolgd door de zeevaart (4,5%), binnenvaart (2,9%), spoorvervoer (0,9%) en tot slot het vervoer via pijpleidingen (0,8%).

Met 6 á 7% van de totale directe maritieme toegevoegde waarde neemt de groothandel een bescheiden positie in. Dit neemt niet weg dat deze sector binnen het geheel van de mainports als een soort smeerolie een belangrijke functie vervult. Daarnaast zijn veel van deze bedrijven niet direct gevestigd in de havens maar in de directe nabijheid daarvan of nabij belangrijke aan- of afvoerroutes voor deze havens. Vaak zijn deze bedrijven wel in belangrijke mate afhankelijk van de aanvoer uit deze havens.

Het aandeel van de sector zakelijk dienstverlening / openbaar bestuur hangt, net als de sector groothandel zo rond de 6 á 7% van de totale maritieme toegevoegde waarde. Ook qua werkgelegenheid neemt deze sector ongeveer dit aandeel in.

Multipliers

Voor 1999 bedroeg de multiplier voor de toegevoegde waarde 1,72. Voor 2000 komt deze iets hoger uit op 1,77. Deze hogere multiplier wordt in belangrijke mate bepaald door het verschil in toegevoegde waarde tussen 1999 en 2000 in de aardolie- en chemische sectoren. Beide sectoren worden gekenmerkt door een hoge multiplier waardoor een hogere directe toegevoegde waarde resulteert in een hogere indirecte toegevoegde waarde.

Deze multipliers geven de verhouding weer tussen de totale maritieme toegevoegde waarde en de directe toegevoegde waarde. Het verschil tussen deze twee waarden is de indirecte toegevoegde waarde, die het gevolg is van toeleveringen aan de maritieme bedrijven. Een multiplier van 1,77 betekent dat voor elke gulden directe toegevoegde waarde een toeleveringseffect van f0,77 optreedt. Voor de Nederlandse zeehavens houdt dit in dat de maritieme activiteiten in 2000, naast een directe toegevoegde waarde van 31,2 miljard gulden (€ 14,2 miljard) elders (bij Nederlandse toeleveranciers) een toegevoegde waarde van 24,1 miljard gulden (€ 10,9 miljard) creëren. De totale maritieme toegevoegde waarde bedraagt derhalve 55,3 miljard gulden (€ 25,1 miljard).

Tabel 3.3a Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in Nederlandse havens in 1999

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	personen	%
INDUSTRIE	13.435	51,7%	59.355	40,6%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	1.650	6,4%	6.503	4,4%
Aardolie-industrie	2.369	9,1%	4.778	3,3%
Chemische industrie	4.255	16,4%	16.437	11,2%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	2.582	9,9%	19.486	13,3%
Transportmiddelenindustrie	564	2,2%	5.950	4,1%
Elektriciteitsproductie	1.375	5,3%	3.177	2,2%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	640	2,5%	3.024	2,1%
GROOTHANDEL	1.878	7,2%	12.937	8,8%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	8.779	33,8%	63.286	43,3%
Spoorvervoer	275	1,1%	2.927	2,0%
Wegvervoer	1.757	6,8%	18.118	12,4%
Zeevaart	1.183	4,6%	6.281	4,3%
Binnenvaart	958	3,7%	8.796	6,0%
Vervoer via pijpleidingen	243	0,9%	100	0,1%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	4.364	16,8%	27.064	18,5%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	1.882	7,2%	10.658	7,3%
TOTAAL	25.974	100,0%	146.235	100,0%
MULTIPLIER	1,72		1,90	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI.

Tabel 3.3b Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in Nederlandse havens in 2000

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	Personen	%
INDUSTRIE	17.937	57,4%	57.986	39,4%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	1.653	5,3%	6.521	4,4%
Aardolie-industrie	4.699	15,0%	4.243	2,9%
Chemische industrie	5.994	19,2%	16.113	10,9%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	2.928	9,4%	19.087	13,0%
Transportmiddelenindustrie	511	1,6%	5.724	3,9%
Elektriciteitsproductie	1.471	4,7%	3.233	2,2%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	682	2,2%	3.065	2,1%
GROOTHANDEL	2.033	6,5%	13.155	8,9%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	9.284	29,7%	65.018	44,2%
Spoorvervoer	286	0,9%	3.043	2,1%
Wegvervoer	1.820	5,8%	19.250	13,1%
Zeevaart	1.416	4,5%	6.820	4,6%
Binnenvaart	890	2,9%	8.939	6,1%
Vervoer via pijpleidingen	255	0,8%	100	0,1%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	4.617	14,8%	26.867	18,3%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	1.975	6,3%	11.020	7,5%
TOTAAL	31.229	100,0%	147.180	100,0%
MULTIPLIER	1,77		1,89	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI.

Uitsplitsing van de werkgelegenheid

Kijken we naar de uitsplitsing van de werkgelegenheid dan ziet de sectorstructuur er anders uit. In het algemeen vertoont deze uitsplitsing wat minder heftige fluctuaties over de sectoren dan de uitsplitsing van de toegevoegde waarde. Zo bedraagt de werkgelegenheid in de sector industrie voor 1999 en 2000 zo rond de 40% van de totale maritieme werkgelegenheid. Hierbinnen zijn de chemische industrie en de basismetaleen metaalproductenindustrie belangrijke sectoren. Beide nemen zo'n 30% van de totale werkgelegenheid in de industriële sector voor hun rekening. Qua werkgelegenheid is de aardolie-industrie dus veel minder belangrijk voor de havens.

Naast de industriële sector is de sector 'transport en distributie' van groot belang voor de maritieme werkgelegenheid. Deze sector nam zowel in 1999 als in 2000 zo'n 44% van de totale maritieme werkgelegenheid voor haar rekening. Daaruit blijkt nog steeds de onmiskenbare logistieke functie die de havens vervullen.

Door de verschillen in arbeidsproductiviteit, gekwantificeerd als verschillen in toegevoegde waarde per persoon, beïnvloedt de sectorstructuur in een bepaalde haven, naast de omvang van de werkgelegenheid, de omvang van de toegevoegde waarde per haven in belangrijke mate. Zo kunnen havengebieden (of havengemeenten) die wat betreft de totale werkgelegenheid vergelijkbaar zijn, grote verschillen in totale toegevoegde waarde laten zien. Bij de beschrijving van de verschillende zeehavengebieden in de volgende paragraaf wordt hierop nader ingegaan.

De multipliers van de indirecte werkgelegenheid zijn met 1,90 voor 1999 en 1,89 voor 2000 hoger dan de multipliers voor de indirecte toegevoegde waarde. Dit zorgt ervoor dat in 1999 131.800 en in 2000 131.100 personen werkzaam waren bij toeleveranciers. Naast deze achterwaartse effecten bestaan er ook bestedingseffecten. Deze effecten bestaan uit de bestedingsimpuls door de werknemers bij toeleveranciers. Op hun beurt zijn deze werknemers namelijk ook weer consument. Deze effecten zijn in deze berekening echter niet meegenomen.

3.4 Economische betekenis per zeehavengebied

Binnen het geheel van de Nederlandse zeehavens worden door de Nationale Havenraad vijf zeehavengebieden onderscheiden: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, Scheveningen, het Rijn- en Maasmondgebied en het Scheldebekken. In de bijlagen worden de zeehavengebieden grafisch weergegeven. In deze paragraaf wordt per zeehavengebied een beschrijving gegeven van de omvang en de samenstelling van maritieme activiteiten in 1999 en in 2000.

In onderstaande tabellen 3.4a en 3.4b wordt per zeehavengebied en -gemeente weergegeven welke omvang de maritieme activiteiten in 1999 respectievelijk 2000 hadden. Dit wordt weergegeven in zowel termen van toegevoegde waarde als in termen van werkgelegenheid.

Het Rijn- en Maasmondgebied blijft, zowel in termen van werkgelegenheid als in termen van toegevoegde waarde, het grootste havengebied van Nederland met aandelen in het totaal van respectievelijk 58,3% en 56,8% voor 2000. In afnemende grootte komen vervolgens: het Noordzeekanaalgebied (21,9% van de toegevoegde waarde en 26,0% van de werkgelegenheid), het Scheldebekken (resp. 14,9% en 10,8%), de Noordelijke zeehavens (resp. 4,3% en 5,5%) en Scheveningen (resp. 0,8% en 0,9%). In het geval van Scheveningen moet natuurlijk wel rekening gehouden worden met het feit dat dit zeehavengebied feitelijk uit één zeehaven bestaat. Voor 1999 is deze rangorde vanzelfsprekend hetzelfde, al treden er qua procentuele verdeling wel kleine verschillen op.

Tabel 3.4a Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid per zeehavengebied (1999)

	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	personen	%
Noordelijke zeehavens	1.309	5,0%	8.526	5,8%
Delfzijl	764		4.982	
Eemsmond	122		643	
Harlingen	180		1.464	
Den Helder	244		1.436	
Noordzeekanaalgebied	6.070	23,4%	37.463	25,6%
Amsterdam	2.440		15.228	
Beverwijk	297		1.695	
Velsen	2.499		16.092	
Zaanstad	835		4.449	
Scheveningen	234	0,9%	1.314	0,9%
Rijn- en Maasmond	14.849	57,2%	82.899	56,7%
Rotterdam	12.555		68.562	
Schiedam	351		2.351	
Vlaardingen	229		1.650	
Maassluis	86		477	
Dordrecht	729		4.604	
Moerdijk	899		5.256	
Scheldebekken	3.511	13,5%	16.033	11,0%
Vlissingen	975		6.695	
Borssele	505		1.666	
Terneuzen	1.781		6.397	
Sas van Gent	250		1.275	
Totaal	25.974	100,0%	146.235	100,0%

Bron: CBS/LISA, bewerking NEI.

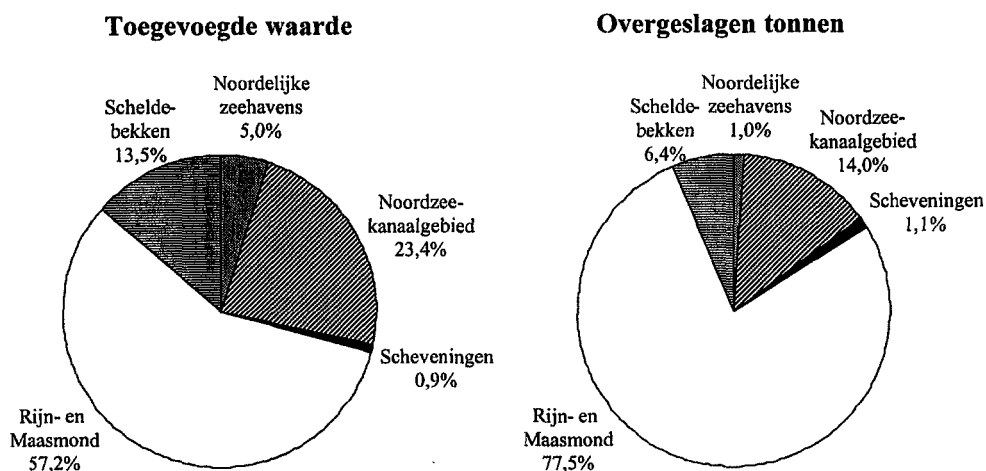
Tabel 3.4b Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid per zeehavengebied (2000)

	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	personen	%
Noordelijke zeehavens	1.329	4,3%	8.164	5,5%
Delfzijl	813		4.830	
Eemsmond	126		636	
Harlingen	179		1.435	
Den Helder	211		1.262	
Noordzeekanaalgebied	6.824	21,9%	38.209	26,0%
Amsterdam	2.812		16.039	
Beverwijk	271		1.339	
Velsen	2.898		16.091	
Zaanstad	843		4.739	
Scheveningen	241	0,8%	1.350	0,9%
Rijn- en Maasmond	18.194	58,3%	83.572	56,8%
Rotterdam	15.487		68.769	
Schiedam	356		2.341	
Vlaardingen	226		1.543	
Maassluis	88		470	
Dordrecht	905		5.160	
Moerdijk	1.130		5.289	
Scheldebekken	4.641	14,9%	15.886	10,8%
Vlissingen	1.088		6.752	
Borssele	750		1.645	
Terneuzen	2.527		6.220	
Sas van Gent	276		1.269	
Totaal	31.229	100,0%	147.180	100,0%

Bron: CBS/LISA, bewerking NEI.

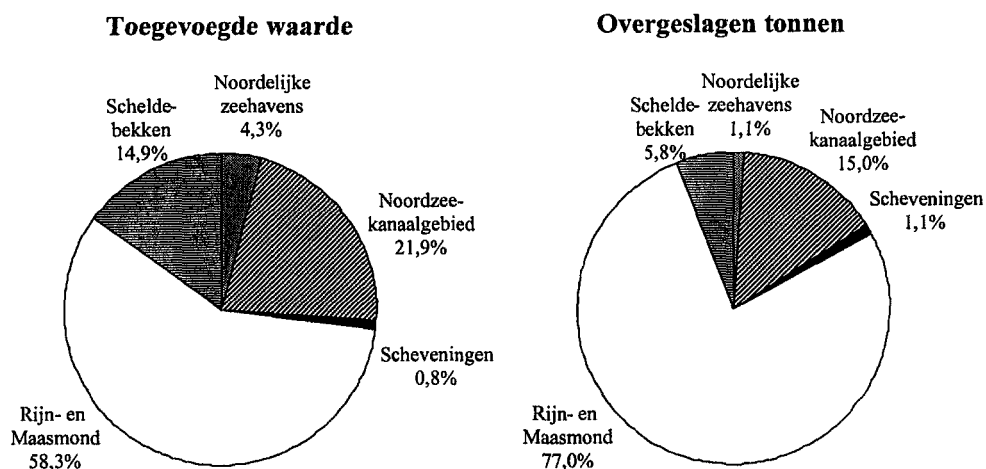
In figuur 3.1a en figuur 3.1b wordt de verdeling van de toegevoegde waarde vergeleken met de verdeling van het aantal overgeslagen tonnen. Uit deze figuren blijkt duidelijk dat de overgeslagen tonnen geen indicator zijn voor de omvang van de toegevoegde waarde in een bepaald zeehavengebied.

Figuur 3.1a **Vergelijking aandelen maritieme toegevoegde waarde versus overgeslagen tonnen van over zee aan- en afgevoerde goederen in 1999**



Bronnen: CBS/LISA (bewerking NEI) en Nationale Havenraad

Figuur 3.1b **Vergelijking aandelen maritieme toegevoegde waarde versus overgeslagen tonnen van over zee aan- en afgevoerde goederen in 2000**



Bronnen: CBS/LISA (bewerking NEI) en Nationale Havenraad

Doordat de sectorstructuur per zeehavengebied verschilt, verschillen de waarden van de toeleveringsmultipliers per zeehavengebied ook. In de tabellen 3.5a en 3.5b worden deze multipliers voor de afzonderlijke havens vermeld voor respectievelijk 1999 en 2000. Uit deze tabellen blijkt dat maritieme activiteiten in het ene zeehavengebied in indirecte zin meer werkgelegenheid en toegevoegde waarde veroorzaken dan in het andere zeehavengebied. Deze verschillen zijn te verklaren door te kijken naar de verschillen in mate van uitbesteding (worden activiteiten uitbesteed of in eigen beheer

uitgevoerd?) en de relatieve hoogte van de toegevoegde waarde per persoon in sectoren. In het vervolg van dit hoofdstuk zal nader worden ingegaan op deze verschillen tussen de afzonderlijke zeehavengebieden.

Tabel 3.5a Toeleveringsmultipliers per zeehavengebied (o.b.v. nationale input/output tabel 1999)

	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid
Noordelijke zeehavens	1,63	2,08
Noordzeekanaalgebied	1,69	1,83
Scheveningen	1,42	1,87
Rijn- en Maasmond	1,70	1,87
Scheldebekken	1,93	2,17
Nederlandse zeehavens	1,72	1,90

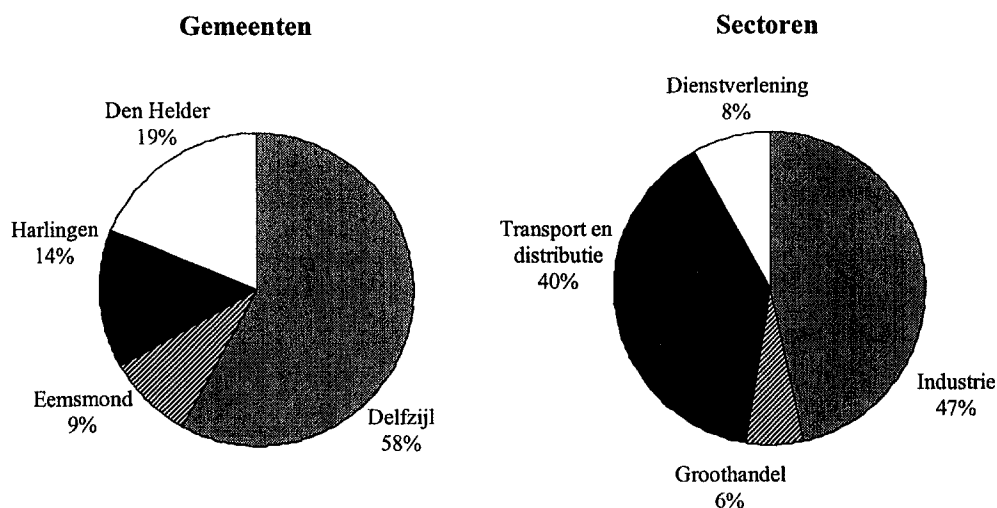
Tabel 3.5b Toeleveringsmultipliers per zeehavengebied (o.b.v. nationale input/output tabel 2000)

	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid
Noordelijke zeehavens	1,66	2,05
Noordzeekanaalgebied	1,67	1,83
Scheveningen	1,46	1,82
Rijn- en Maasmond	1,77	1,85
Scheldebekken	2,03	2,18
Nederlandse zeehavens	1,77	1,89

Noordelijke zeehavens

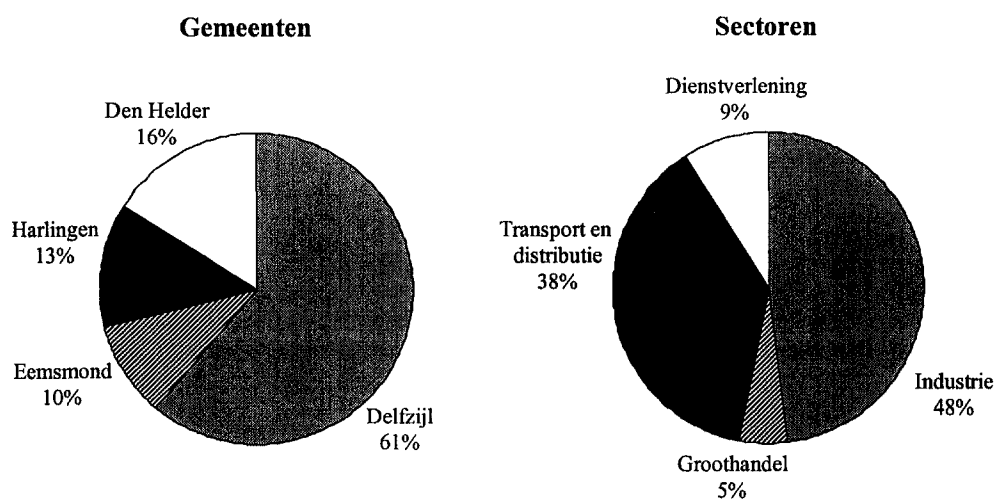
- De directe toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens bedroeg in 1999 en in 2000 ruim 1,3 miljard gulden (€ 0,6 miljard). Deze toegevoegde waarde werd in 1999 bewerkstelligd door ruim 8.500 personen en in 2000 door ruim 8.100 werkzame personen. Dit is inclusief het achterlandvervoer.
- Het zeehavengebied Noordelijke zeehavens wordt gevormd door de gemeenten Delfzijl, Eemshaven, Harlingen en Den Helder. In termen van toegevoegde waarde heeft Delfzijl van deze gemeenten de grootste haven (61%), gevolgd door Den Helder (16%) en Harlingen (13%). Eemshaven, dat samen met Delfzijl het havenschap Groningen Seaports vormt, is de kleinste haven met een aandeel van 10% (alle percentages zijn voor 2000).
- De industriële sector is relatief belangrijk in het havengebied. Binnen de industriële sector zijn dominante posities weggelegd voor de chemische industrie en de basismetale- en metaalproductenindustrie. Voor 2000 bedragen de aandelen van deze sectoren in de totale toegevoegde waarde van de Noordelijke zeehavens respectievelijk 7,8% en 10,9%.
- De elektriciteitsproductie vormt een sector van betekenis in dit zeehavengebied. De vestiging van relatief veel chemische industrie (die veel energie verbruikt) draagt hier mede aan bij. Daarnaast zijn recent twee nieuwe warmtekrachtcentrales in Delfzijl geopend. Ook dit heeft een bijdrage geleverd aan de groei.
- Zowel in termen van toegevoegde waarde als in termen van werkgelegenheid is de zeevaart een belangrijke sector voor de Noordelijke zeehavens. In 2000 was deze sector verantwoordelijk voor bijna een kwart van de totale maritieme toegevoegde waarde en een zesde van de werkgelegenheid. Dit is in belangrijke mate toe te schrijven aan de aanwezigheid van een grote reder in Delfzijl.

Figuur 3.2a Maritieme toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens naar zeehavengemeente en sectoren in 1999 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Figuur 3.2b Maritieme toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens naar zeehavengemeente en sectoren in 2000 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.6a Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in de Noordelijke zeehavens in 1999

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	Personen	%
INDUSTRIE	614	46,9%	3.641	42,7%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	51	3,9%	468	5,5%
Aardolie-industrie	15	1,1%	33	0,4%
Chemische industrie	91	7,0%	622	7,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	128	9,8%	891	10,5%
Transportmiddelenindustrie	84	6,4%	835	9,8%
Elektriciteitsproductie	124	9,5%	277	3,3%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	121	9,2%	515	6,0%
GROOTHANDEL	73	5,6%	614	7,2%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	521	39,8%	3.634	42,6%
Spoorvervoer	16	1,2%	173	2,0%
Wegvervoer	85	6,5%	877	10,3%
Zeevaart	278	21,2%	1.489	17,5%
Binnenvaart	31	2,4%	307	3,6%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	111	8,5%	788	9,2%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	101	7,7%	637	7,5%
TOTAAL	1.309	100,0%	8.526	100,0%
MULTIPLIER	1,63		2,08	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.6b Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in de Noordelijke zeehavens in 2000

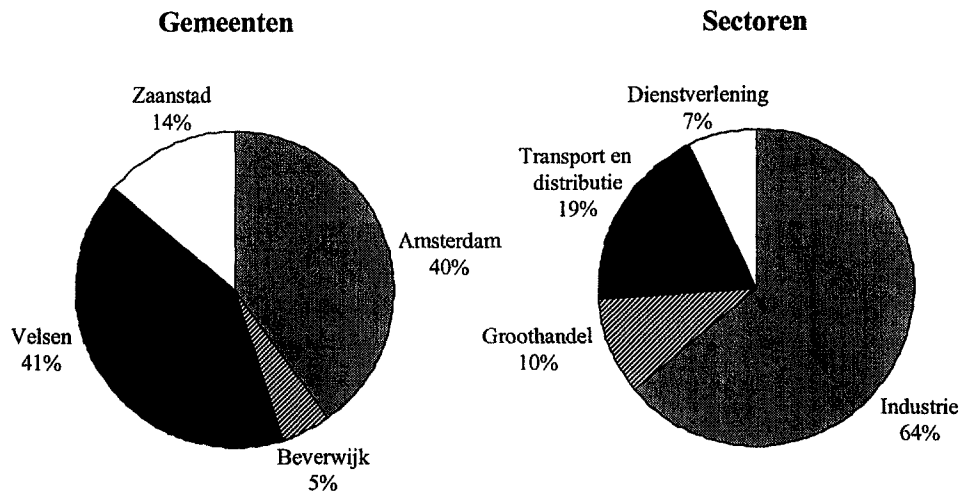
Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	Personen	%
INDUSTRIE	643	48,4%	3.496	42,8%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	53	4,0%	492	6,0%
Aardolie-industrie	28	2,1%	28	0,3%
Chemische industrie	104	7,8%	588	7,2%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	145	10,9%	880	10,8%
Transportmiddelenindustrie	71	5,3%	743	9,1%
Elektriciteitsproductie	115	8,7%	243	3,0%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	127	9,6%	522	6,4%
GROOTHANDEL	61	4,6%	520	6,4%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	509	38,3%	3.451	42,3%
Spoorvervoer	16	1,2%	175	2,1%
Wegvervoer	91	6,8%	937	11,5%
Zeevaart	285	21,4%	1.411	17,3%
Binnenvaart	28	2,1%	305	3,7%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	89	6,7%	622	7,6%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	115	8,6%	696	8,5%
TOTAAL	1.329	100,0%	8.164	100,0%
MULTIPLIER	1,66		2,05	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Noordzeekanaalgebied

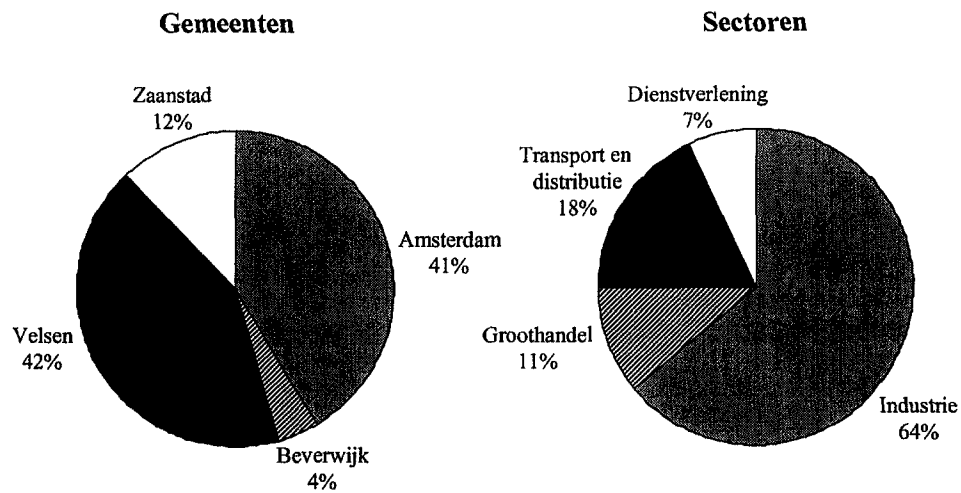
- Het Noordzeekanaalgebied was in 1999 verantwoordelijk voor een toegevoegde waarde van bijna 6,1 miljard gulden (€ 2,8 miljard). In 2000 was dit bedrag opgelopen tot ruim 6,8 miljard gulden (€ 3,1 miljard). De werkgelegenheid die hiermee samenhangt bedroeg voor 1999 net iets minder dan 37.500 personen en voor 2000 net iets meer dan 38.200 werkzame personen.
- Het Noordzeekanaalgebied omvat de zeehavengemeenten Amsterdam, Zaanstad, Velsen (inclusief IJmuiden) en Beverwijk. Het grootste gedeelte van de toegevoegde waarde in het gebied wordt gegenereerd in de gemeenten Velsen en Amsterdam (zie figuur 3.3a en figuur 3.3b).
- Het belang van de industriële sector is relatief groot in het Noordzeekanaalgebied. Met een aandeel van rond de 63 á 64% in de totale toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied en rond de 56 á 57% in de werkgelegenheid is deze sector een speler van formaat. Binnen deze industriële sector is een dominante positie weggelegd voor de basismetaleen- en metaalproductenindustrie, wat vanzelfsprekend in belangrijke mate veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van Corus in IJmuiden.
- De betekenis van de sector 'transport en distributie' is met aandelen voor 2000 van 18,4% in de toegevoegde waarde en 25,9% in de werkgelegenheid in dit havengebied beperkter dan in vergelijking met andere zeehavengebieden. In z'n totaliteit is dit zeehavengebied echter verantwoordelijk voor ruim 13% van de totale maritieme toegevoegde waarde in deze sector binnen alle zeehavens.
- De werkgelegenheidsmultiplier is met 1,83 voor 2000 in het gebied lager dan gemiddeld. Dit is met name het gevolg van de relatief bescheiden positie van de chemie. Hetzelfde kan gezegd worden over de multiplier voor de toegevoegde waarde die in 2000 1,69 bedroeg tegen een multiplier van 1,77 voor de totale Nederlandse Zeehavens.

Figuur 3.3a Maritieme toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied naar zeehavengemeente en sectoren in 1999 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Figuur 3.3b Maritieme toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied naar zeehavengemeente en sectoren 2000 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.7a Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied in 1999

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	personen	%
INDUSTRIE	3.894	64,1%	21.580	57,6%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	962	15,9%	3.532	9,4%
Aardolie-industrie	92	1,5%	278	0,7%
Chemische industrie	339	5,6%	2.368	6,3%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	1.804	29,7%	12.410	33,1%
Transportmiddelenindustrie	43	0,7%	687	1,8%
Elektriciteitsproductie	246	4,1%	494	1,3%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	407	6,7%	1.811	4,8%
GROOTHANDEL	606	10,0%	4.244	11,3%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	1.124	18,5%	9.265	24,7%
Spoorvervoer	32	0,5%	341	0,9%
Wegvervoer	206	3,4%	2.125	5,7%
Zeevaart	182	3,0%	909	2,4%
Binnenvaart	130	2,1%	1.196	3,2%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	573	9,4%	4.694	12,5%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	447	7,4%	2.375	6,3%
TOTAAL	6.070	100,0%	37.463	100,0%
MULTIPLIER	1,69		1,83	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.7b Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied in 2000

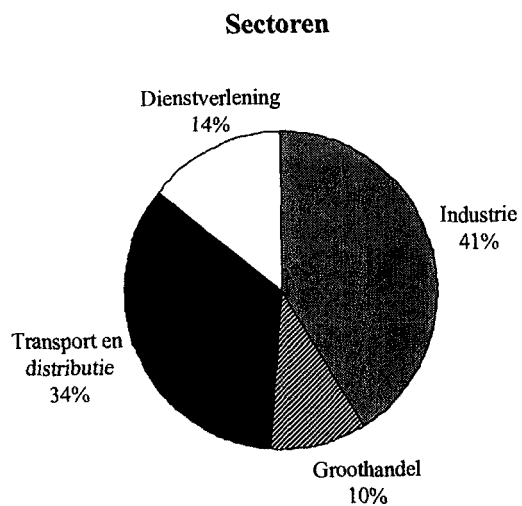
Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	Personen	%
INDUSTRIE	4.354	63,8%	21.458	56,2%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	955	14,0%	3.496	9,1%
Aardolie-industrie	171	2,5%	286	0,7%
Chemische industrie	371	5,4%	2.447	6,4%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	2.124	31,1%	12.220	32,0%
Transportmiddelenindustrie	45	0,7%	740	1,9%
Elektriciteitsproductie	269	3,9%	516	1,4%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	419	6,1%	1.753	4,6%
GROOTHANDEL	738	10,8%	4.551	11,9%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	1.258	18,4%	9.894	25,9%
Spoorvervoer	30	0,4%	323	0,8%
Wegvervoer	183	2,7%	2.226	5,8%
Zeevaart	276	4,1%	1.251	3,3%
Binnenvaart	133	1,9%	1.342	3,5%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	636	9,3%	4.752	12,4%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	474	7,0%	2.306	6,0%
TOTAAL	6.824	100,0%	38.209	100,0%
MULTIPLIER	1,67		1,83	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Scheveningen

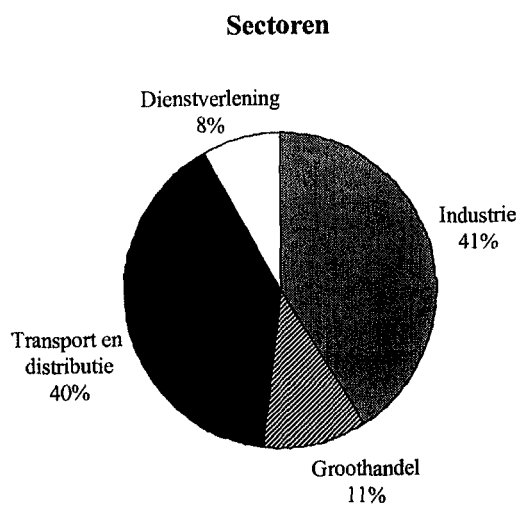
- Bestaande uit slechts één haven is Scheveningen het kleinste zeehavengebied met een directe maritieme toegevoegde waarde in 1999 van 234 miljoen gulden (€ 10,6 mln) en in 2000 241 miljoen gulden (€ 109,4 mln). De hiermee samenhangende werkgelegenheid bedraagt rond de 1.300 á 1.350 werkzame personen.
- De Scheveningse haven kenmerkt zich door een sectorstructuur die danig afwijkt van de structuur in andere zeehavengebieden. De voedingsmiddelenindustrie is in termen van toegevoegde waarde zeer dominant aanwezig (ruim 40% in 2000), wat voornamelijk veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van de visserijsector in deze haven.
- In tegenstelling tot de voedingsmiddelenindustrie is de overige industrie, zowel in termen van toegevoegde waarde als in termen van werkgelegenheid van nauwelijks enige betekenis voor de Scheveningse zeehaven. Door het ontbreken van sectoren als de chemische en de aardolie-industrie pakken de multipliers voor deze zeehaven dan ook veel lager uit dan voor de andere havens.
- In vergelijking met het aandeel van de sector zeevaart in de toegevoegde waarde in alle Nederlandse zeehavens (ruim 4,5% voor 2000) is het aandeel van deze sector in Scheveningen beduidend groter (ruim 26% in 2000). Dit wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van een rederij in dit havengebied, die in relatie tot de rest van de bedrijvigheid fors is.

Figuur 3.4a **Maritieme toegevoegde waarde in Scheveningen naar sectoren in 1999 (%)**



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Figuur 3.4b **Maritieme toegevoegde waarde in Scheveningen naar sectoren in 2000 (%)**



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.8a Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in Scheveningen in 1999

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	personen	%
INDUSTRIE	96	41,2%	333	25,3%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	95	40,5%	309	23,5%
Aardolie-industrie	0	0,0%	0	0,0%
Chemische industrie	1	0,3%	4	0,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	0	0,0%	0	0,0%
Transportmiddelenindustrie	1	0,4%	20	1,5%
Elektriciteitsproductie	0	0,0%	0	0,0%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	0	0,0%	0	0,0%
GROOTHANDEL	24	10,4%	271	20,6%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	81	34,5%	536	40,8%
Spoorvervoer	0	0,0%	0	0,0%
Wegvervoer	20	8,6%	209	15,9%
Zeevaart	53	22,6%	296	22,5%
Binnenvaart	0	0,0%	0	0,0%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	8	3,2%	31	2,4%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	32	13,9%	174	13,3%
TOTAAL	234	100,0%	1.314	100,0%
MULTIPLIER	1,42		1,87	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.8b Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in Scheveningen in 2000

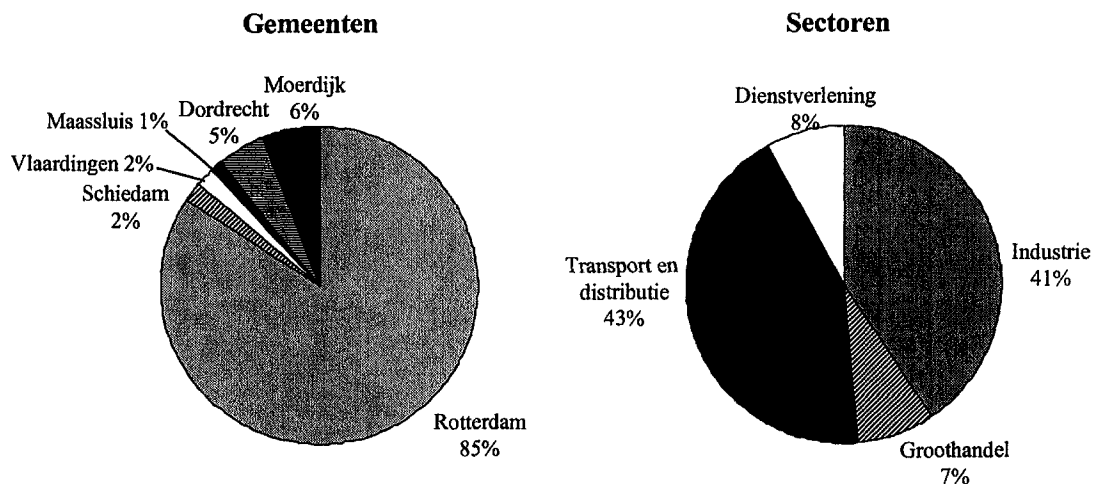
Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	Personen	%
INDUSTRIE	99	41,2%	338	25,0%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	98	40,5%	312	23,1%
Aardolie-industrie	0	0,0%	0	0,0%
Chemische industrie	1	0,3%	4	0,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	0	0,0%	0	0,0%
Transportmiddelenindustrie	1	0,4%	22	1,6%
Elektriciteitsproductie	0	0,0%	0	0,0%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	0	0,0%	0	0,0%
GROOTHANDEL	25	10,6%	272	20,1%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	97	40,4%	625	46,3%
Spoorvervoer	0	0,0%	0	0,0%
Wegvervoer	27	11,0%	275	20,3%
Zeevaart	63	26,0%	319	23,6%
Binnenvaart	0	0,0%	0	0,0%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	8	3,4%	31	2,3%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	19	7,8%	115	8,5%
TOTAAL	241	100,0%	1.350	100,0%
MULTIPLIER	1,46		1,82	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Rijn- en Maasmondgebied

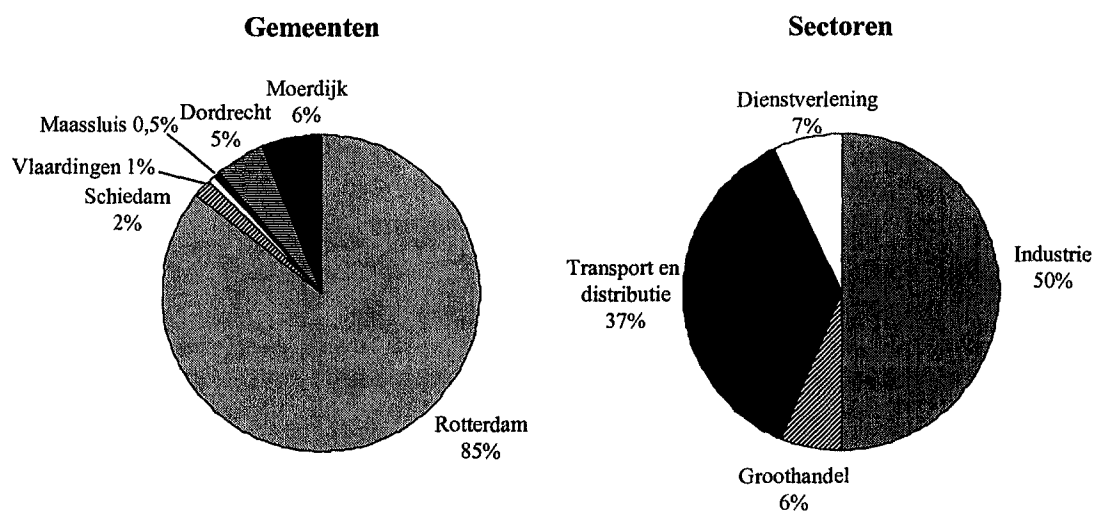
- Het Rijn- en Maasmondgebied is, evenals vorige jaren, het belangrijkste zeehavengebied in Nederland. In 1999 is hier een directe toegevoegde waarde van ruim 14,8 miljard gulden (€ 6,7 miljard) gegenereerd. In 2000 bedroeg deze bijna 18,2 miljard gulden (€ 8,3 miljard). De werkgelegenheid die hiermee samenhang bedroeg in 1999 bijna 82.900 personen en in 2000 ruim 83.500 personen. Dit is inclusief het achterlandvervoer.
- Het havengebied 'Rijn- en Maasmond' bestaat uit zes gemeenten: Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Dordrecht en Moerdijk. Rotterdam is in dit lijstje vanzelfsprekend de grootste met in 2000 een aandeel van 85% in de totale maritieme toegevoegde waarde. In aflopende volgorde ziet het lijstje er vervolgens als volgt uit: Moerdijk (6%), Dordrecht (5%), Schiedam (2%), Vlaardingen (1%) en Maassluis (1%) (alle percentages zijn voor 2000).
- Met een aandeel van 37,3% in de maritieme toegevoegde waarde en 55,8% in de maritieme werkgelegenheid (2000) is de transport sector zeer sterk vertegenwoordigd in dit havengebied. In het totaal van alle zeehavens bedragen deze percentages respectievelijk 29,7% en 44,2%. Vooral de aanwezigheid van bedrijven actief in de dienstverlening ten behoeve van het vervoer levert hieraan een bijdrage. Hieruit blijkt de belangrijke logistieke functie die dit havengebied vervult.
- De multiplier voor de toegevoegde waarde ligt in 1999 met 1,70 net iets onder de multiplier van alle Nederlandse zeehavens voor dat jaar (1,72). In 2000 komt deze met 1,77 gelijk uit met de multiplier voor alle Nederlandse havens gezamenlijk. Een belangrijke oorzaak hiervan ligt verscholen in de hierboven reeds geconstateerde forse aanwezigheid van de vervoersectoren in deze havens. Deze worden in het algemeen gekenmerkt door een lagere multiplier dan de andere maritieme sectoren.

Figuur 3.5a Maritieme toegevoegde waarde in het Rijn- en Maasmondgebied naar zeehavengemeente en sectoren in 1999 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Figuur 3.5b Maritieme toegevoegde waarde in het Rijn- en Maasmondgebied naar zeehavengemeente en sectoren 2000 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.9a Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in het Rijn- en Maasmondgebied in 1999

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	personen	%
INDUSTRIE	6.137	41,3%	23.472	28,3%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	391	2,6%	1.638	2,0%
Aardolie-industrie	1.986	13,4%	3.832	4,6%
Chemische industrie	2.341	15,8%	9.079	11,0%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	360	2,4%	3.757	4,5%
Transportmiddelenindustrie	274	1,8%	2.896	3,5%
Elektriciteitsproductie	678	4,6%	1.605	1,9%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	106	0,7%	665	0,8%
GROOTHANDEL	1.110	7,5%	7.221	8,7%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	6.457	43,5%	45.715	55,1%
Spoorvervoer	216	1,5%	2.293	2,8%
Wegvervoer	1.345	9,1%	13.870	16,7%
Zeevaart	654	4,4%	3.536	4,3%
Binnenvaart	678	4,6%	6.150	7,4%
Vervoer via pijpleidingen	243	1,6%	100	0,1%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	3.322	22,4%	19.766	23,8%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	1.145	7,7%	6.491	7,8%
TOTAAL	14.849	100,0%	82.899	100,0%
MULTIPLIER	1,70		1,87	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.9b Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in het Rijn- en Maasmondgebied in 2000

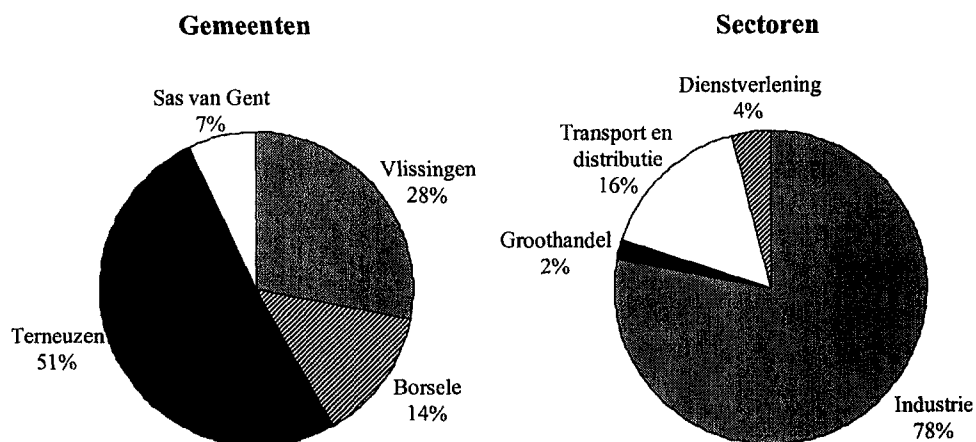
Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	personen	%
INDUSTRIE	9.056	49,8%	22.691	27,2%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	387	2,1%	1.653	2,0%
Aardolie-industrie	4.073	22,4%	3.567	4,3%
Chemische industrie	3.128	17,2%	8.696	10,4%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	333	1,8%	3.508	4,2%
Transportmiddelenindustrie	253	1,4%	2.817	3,4%
Elektriciteitsproductie	753	4,1%	1.694	2,0%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	130	0,7%	756	0,9%
GROOTHANDEL	1.138	6,3%	7.213	8,6%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	6.785	37,3%	46.669	55,8%
Spoorvervoer	229	1,3%	2.434	2,9%
Wegvervoer	1.426	7,8%	14.722	17,6%
Zeevaart	774	4,3%	3.785	4,5%
Binnenvaart	626	3,4%	6.201	7,4%
Vervoer via pijpleidingen	255	1,4%	100	0,1%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	3.476	19,1%	19.427	23,2%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	1.214	6,7%	6.998	8,4%
TOTAAL	18.194	100,0%	83.572	100,0%
MULTIPLIER	1,77		1,85	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Scheldebekken

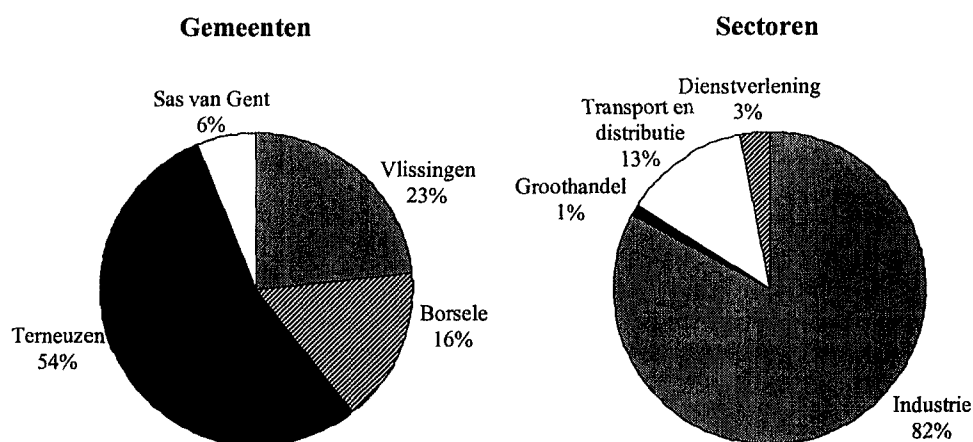
- De maritieme directe toegevoegde waarde van het Scheldebekken bedroeg in 1999 ruim 3,5 miljard gulden (€ 1,6 miljard). In 2000 is dit bedrag opgelopen tot ruim 4,6 miljard gulden (€ 2,1 miljard). Een belangrijke oorzaak van dit verschil ligt verborgen in het verschil in toegevoegde waarde in 1999 en 2000 tussen de chemische industrie en de aardolie industrie (in lopende prijzen). De directe werkgelegenheid bleef met ruim 16.500 personen in 1999 en bijna 16.400 personen in 2000 nagenoeg gelijk.
- Het havengebied Scheldebekken bestaat uit de gemeenten Vlissingen, Borssele, Terneuzen en Sas van Gent. Met een aandeel van 51% in 1999 en 54% in 2000 is Terneuzen veruit de belangrijkste haven die een bijdrage levert aan de toegevoegde waarde. De aandelen van de andere gemeente zijn 28% c.q. 23% voor Vlissingen, 14% c.q. 16% voor Borssele en 7% c.q. 6% voor Sas van Gent.
- In de havens die onderdeel uitmaken van het Scheldebekken neemt de industrie een dominante positie in. In termen van werkgelegenheid wordt dit vooral veroorzaakt door de forse vertegenwoordiging van met name de chemische industrie (Dow Chemicals en aanverwante bedrijven). Daarnaast leveren ook de basismetaal- en metaalproductenindustrie en de scheepsbouw een forse bijdrage. In termen van toegevoegde waarde is de dominantie van de chemische industrie (met een aandeel van 42,2% in 1999 en 41,5% in 2000) nog sterker. In totaliteit levert de industrie daarmee meer dan 80% van de toegevoegde waarde in dit zeehavengebied.
- De betekenis van de andere sectoren is - als een soort tegenhanger van het belang van de industrie - in dit havengebied beperkt in vergelijking met de andere zeehavengebieden. Vooral de 'transport- en distributiesector' en de groothandel zijn vrij beperkt vertegenwoordigd.
- Als gevolg van de relatief sterke vertegenwoordiging van de chemie en de scheepsbouw (beide met veel toeleveringsrelaties) zijn de multipliers in het Scheldebekken hoger dan in de andere havengebieden: voor 2000 bedragen deze multipliers 2,03 voor de toegevoegde waarde en 2,18 voor de werkgelegenheid tegen 1,77 en 1,89 voor de totale Nederlandse zeehavens.

Figuur 3.6a Maritieme toegevoegde waarde in het Scheldebekken naar zeehavengemeente en sectoren in 1999 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Figuur 3.6b Maritieme toegevoegde waarde in het Scheldebekken naar zeehavengemeente en sectoren in 1999 (%)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.10a Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in het Scheldebekken in 1999

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	Personen	%
INDUSTRIE	2.693	76,7%	10.328	64,4%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	151	4,3%	556	3,5%
Aardolie-industrie	275	7,8%	635	4,0%
Chemische industrie	1.483	42,2%	4.364	27,2%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	289	8,2%	2.428	15,1%
Transportmiddelenindustrie	162	4,6%	1.512	9,4%
Elektriciteitsproductie	327	9,3%	800	5,0%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	6	0,2%	33	0,2%
GROOTHANDEL	65	1,9%	587	3,7%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	596	17,0%	4.137	25,8%
Spoorvervoer	11	0,3%	120	0,7%
Wegvervoer	101	2,9%	1.037	6,5%
Zeevaart	16	0,4%	51	0,3%
Binnenvaart	118	3,4%	1.144	7,1%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	350	10,0%	1.785	11,1%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	157	4,5%	981	6,1%
TOTAAL	3.511	100,0%	16.033	100,0%
MULTIPLIER	1,93		2,17	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 3.10b Maritieme toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid in het Scheldebekken in 2000

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	mln gld	%	Personen	%
INDUSTRIE	3.784	81,5%	10.002	63,0%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	160	3,4%	568	3,6%
Aardolie-industrie	428	9,2%	362	2,3%
Chemische industrie	2.390	51,5%	4.378	27,6%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	326	7,0%	2.479	15,6%
Transportmiddelenindustrie	141	3,0%	1.402	8,8%
Elektriciteitsproductie	334	7,2%	780	4,9%
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	6	0,1%	34	0,2%
GROOTHANDEL	70	1,5%	599	3,8%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	634	13,7%	4.380	27,6%
Spoorvervoer	10	0,2%	110	0,7%
Wegvervoer	94	2,0%	1.090	6,9%
Zeevaart	18	0,4%	54	0,3%
Binnenvaart	103	2,2%	1.091	6,9%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	409	8,8%	2.035	12,8%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	153	3,3%	905	5,7%
TOTAAL	4.641	100,0%	15.886	100,0%
MULTIPLIER	2,03		2,18	

a) bruto, tegen factorkosten in lopende prijzen, Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

3.5 Conclusies

De toegevoegde waarde die gegenereerd wordt door de Nederlandse zeehavens is aanzienlijk. Met een bijdrage van 31,2 miljard gulden (€ 14,2 miljard) leverden de directe maritieme activiteiten in 2000 een bijdrage van 4,0% aan het totale nationale inkomen. Kijken we daarbij ook naar de indirecte toegevoegde waarde die met deze activiteiten samenhangt dan levert dit een totale toegevoegde waarde op van 55,3 miljard gulden (€ 25,1 miljard). Samen goed voor 7,0% van het totale nationale inkomen.

De directe werkgelegenheid die met deze toegevoegde waarde samenhangt is met 147.200 werkzame personen in 2000 eveneens aanzienlijk. In totaliteit komt daarmee de totale werkgelegenheid (inclusief de indirecte werkgelegenheid) neer op ruim 278.300 werkzame personen.

Als we kijken naar de verdeling over de verschillende havengebieden dan blijft het Rijn- en Maasmondegebied veruit het grootste havengebied van Nederland met voor 2000 aandelen van 58,3 in de directe maritieme toegevoegde waarde en 56,8% in de directe maritieme werkgelegenheid. Voor het Noordzeekanaalgebied bedragen deze 21,9% van de toegevoegde waarde en 26,0% van de werkgelegenheid. De hierna volgende zeehavengebieden zijn vervolgens (in aflopende volgorde van grootte): het Scheldebekken (14,9% respectievelijk 10,8%), de Noordelijke Zeehavens (4,3% respectievelijk 5,5%) en Scheveningen (0,8% respectievelijk 0,9%).

4 Ontwikkeling van de economische betekenis van Nederlandse zeehavens tussen 1996 en 2000

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten voor de verschillende jaren (1996, 1997, 1998, 1999 en 2000) naast elkaar gezet. Voor de vergelijkbaarheid van de uitkomsten zijn de resultaten over de periode 1997-2000 weergegeven in prijzen van 1996. Hiervoor zijn sectorspecifieke deflatoren (producentenprijzen) gebruikt, afkomstig uit de Nationale Rekeningen. Dit heeft tot gevolg dat de toegevoegde waarde cijfers voor de jaren 1999 en 2000 in dit hoofdstuk niet overeenkomen met de in hoofdstuk 3 gepresenteerde waarden.

Door het naast elkaar zetten van vergelijkbare resultaten wordt het mogelijk de uitkomsten voor de verschillende jaren met elkaar te vergelijken. Op basis van deze vergelijking kunnen uitspraken worden gedaan over de prestaties van de zeehavens (zowel als collectief als afzonderlijk) en over sectorale ontwikkelingen.

In paragraaf 4.2 worden de ontwikkelingen voor de zeehavens in z'n totaliteit behandeld. Welke tendensen doen zich voor en in welke sectoren? Tevens komen daarbij enkele zaken aan bod die deze ontwikkeling(en) beïnvloeden. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de individuele zeehavengebieden. In paragraaf 4.4 wordt gekeken naar de veranderingen in de indirecte effecten door de jaren heen.

In paragraaf 2.6 is reeds ingegaan op verschillen met voorgaande studies. Aangezien de genoemde wijzigingen met terugwerkende kracht zijn doorgevoerd tot en met het jaar 1996, is de tijdreeks in dit hoofdstuk consistent. *Dit houdt in dat voor het opstellen van een betrouwbare actuele tijdreeks over de periode 1996-2000 gebruik moet worden gemaakt van de cijfers uit deze studie en niet van de cijfers in voorgaande rapporten*⁶.

4.2 Ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens

Algemeen

De directe toegevoegde waarde steeg in de periode 1996-2000 met bijna 2,2 miljard gulden (€ 1 miljard) van 24,5 miljard gulden (€ 11,1 miljard) tot 26,7 miljard gulden (€ 12,1 miljard) in 2000. De indirecte toegevoegde waarde steeg in deze periode met 4,1 miljard gulden (€ 1,9 miljard) sneller, van ruim 16,5 miljard gulden (€ 7,5 miljard) in 1996 tot ruim 20,6 miljard gulden (€ 9,3 miljard) in 2000. Uit deze snellere stijging blijkt duidelijk het proces van overloop van niet-kernactiviteiten bij veel bedrijven. Een nog steeds toenemend deel van het takenpakket dat vroeger binnen bedrijven werd verricht, vindt nu plaats buiten deze bedrijven. Dit brengt gevolgen met zich mee voor de toegevoegde waarde binnen deze bedrijven, want hoewel de winstgevendheid door deze verschuiving kan verbeteren, verschuiven de personeelskosten hierdoor richting

⁶ Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de hercodering van een tweetal bedrijven zoals die verderop in dit hoofdstuk aan bod komt.

toeleveranciers. Deze personeelskosten maken, tezamen met de andere beloningen voor de productiefactoren, onderdeel uit van de toegevoegde waarde.

De totale economische betekenis van de Nederlandse zeehavens binnen het geheel van de Nederlandse economie blijft in de periode 1996 – 2000 zo rond de 6,5% hangen. Door de jaren heen lijkt er ten aanzien van de betekenis echter enigszins een trend naar beneden te zijn. Uitschieters op deze 6,5%, zowel naar boven als naar beneden, komen in de tussenliggende jaren voor, maar lijken in belangrijke mate veroorzaakt te worden door de toegevoegde waarde in sectoren waarbij deze toegevoegde waarde afhankelijk van de olieprijs en / of de dollarkoers. Vooral bij de betekenis van de Nederlandse zeehavens voor 2000, die terechtkomt op 6,6%, lijkt dit het geval. Van belang is derhalve om in de gaten te houden hoe de toegevoegde waarde zich de komende jaren gaat ontwikkelen, met name als de toegevoegde waarde in de aardolie-industrie weer gaat dalen. De invloed hiervan op de totaalcijfers is namelijk groot.

Voor de directe werkgelegenheid is het beeld iets anders. Het rechterdeel van figuur 4.1 laat zien dat de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens tussen 1996 en 1999 zeer licht is gedaald. In 2000 bevindt de maritieme werkgelegenheid zich weer ongeveer op het niveau van 1996. Buiten de zeehavens is de werkgelegenheid echter fors gestegen. Dit heeft twee belangrijke oorzaken:

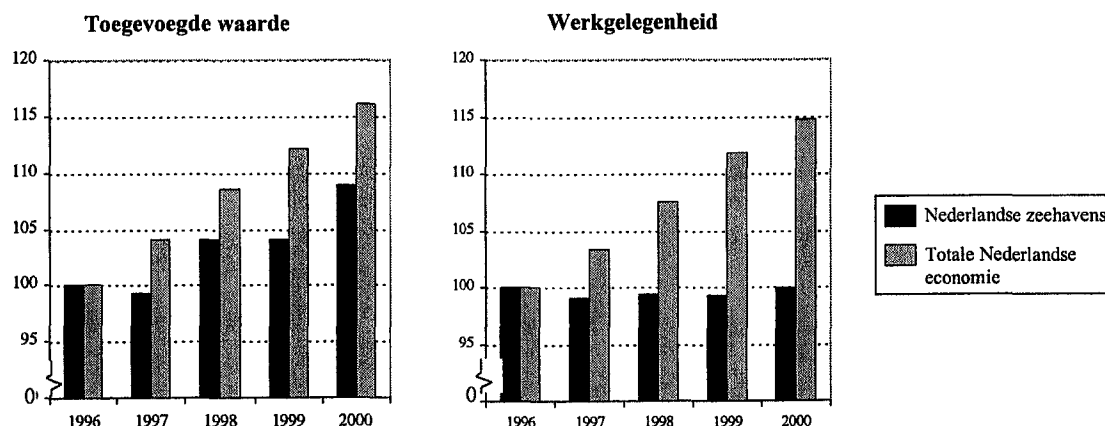
- Hoewel de groei van de werkgelegenheid in de afgelopen jaren in vrijwel alle sectoren voorkwam, vertoonden een aantal sectoren een hogere groei. Voorbeelden hiervan zijn de zakelijke dienstverlening en de ICT bedrijvigheid. In het algemeen zijn deze sectoren minder vertegenwoordigd in de havens.
- De sectoren in de Nederlandse economie vertonen een verschil in stijging in arbeidsproductiviteit. Uit onderstaand overzicht blijkt dat een aantal sectoren met de hoogste arbeidsproductiviteitsstijging in de afgelopen jaren belangrijke sectoren in de havens zijn. Als gevolg hiervan heeft er, in vergelijking met Nederland als geheel, een relatief hogere arbeidsuitstoot plaatsgevonden. Uit de cijfers blijkt dat deze arbeidsuitstoot grotendeels gecompenseerd is door de groei van de werkgelegenheid.

Tabel 4.0 Mutatie arbeidsproductiviteit in verschillende sectoren in de periode 1998/2000

	Mutatie 1998 / 2000
Landbouw, bosbouw en visserij	5,5
Delfstoffenwinning	-1,9
Industrie	2,9
Energie- en waterleidingbedrijven	5,8
Bouwnijverheid	1,7
Handel, horeca en reparatie	1,8
Vervoer, opslag en communicatie	5,5
Financiële en zakelijke dienstverlening	-0,5
Idem, exclusief verhuur en handel in onroerend goed	0,4
Overheid	0,1
Zorg en overige dienstverlening	-1,1
Totaal	1,2
Totaal marktsector	3,3

Bron: CBS, De Nederlandse economie 2000

Figuur 4.1 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van zeehavens, afgezet tegen ontwikkeling bruto binnenlands product, indexcijfers (1996=100)



Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 4.1 Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 1996 tot 2000 (in mrd gulden, prijzen van 1996)

	Toegevoegde waarde					% mutatie			
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00
Directe havengebonden toegevoegde waarde zeehavens	21,8	21,4	22,5	22,3	23,4	-1,8%	5,2%	-0,7%	4,6%
Havengerelateerde toegevoegde waarde in het achterlandvervoer	2,7	2,9	3,0	3,1	3,3	8,7%	1,4%	5,6%	4,7%
Directe toegevoegde waarde zeehavens	24,5	24,3	25,5	25,5	26,7	-0,7%	4,7%	0,1%	4,6%
in % van het BBP	3,9%	3,8%	3,8%	3,7%	3,7%				
Indirecte toegevoegde waarde (toeleveringsrelaties)	16,5	17,1	17,8	18,4	20,6	3,7%	4,2%	3,0%	12,0%
in % van het BBP	2,7%	2,6%	2,6%	2,6%	2,9%				
Totale maritieme toegevoegde waarde	41,0	41,4	43,3	43,9	47,2	1,1%	4,5%	1,3%	7,7%
in % van het BBP	6,6%	6,4%	6,4%	6,3%	6,6%				
Bruto binnenlands product (BBP ¹)	621,2	646,9	673,8	697,0	721,0	4,1%	4,2%	3,4%	3,4%

¹ Bruto tegen factorkosten

Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Tabel 4.2 Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavens van 1996 tot 2000

	Werkgelegenheid					% mutatie			
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00
Directe havengebonden werkgelegenheid zeehavens	118.200	115.800	117.500	117.000	116.600	-2,0%	1,5%	-0,5%	-0,3%
Havengerelateerde werkgelegenheid in het achterlandvervoer	29.200	30.000	29.000	29.300	30.600	2,9%	-3,4%	0,9%	4,5%
Directe werkgelegenheid zeehavens	147.400	145.900	146.500	146.200	147.200	-1,1%	0,5%	-0,2%	0,6%
<i>in % van de totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,4%	2,3%	2,2%	2,1%	2,1%				
Indirecte werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	118.300	126.300	131.300	131.800	131.100	6,8%	4,0%	0,3%	-0,5%
<i>in % van de totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,9%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%				
Totale maritieme werkgelegenheid	265.700	272.100	277.900	278.000	278.300	2,4%	2,1%	0,1%	0,1%
<i>in % van de totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	4,3%	4,3%	4,2%	4,0%	3,9%				
Totale Nederlandse werkgelegenheid ¹	6.171.000	6.372.000	6.631.000	6.900.000	7.081.000	3,3%	4,1%	4,1%	2,6%

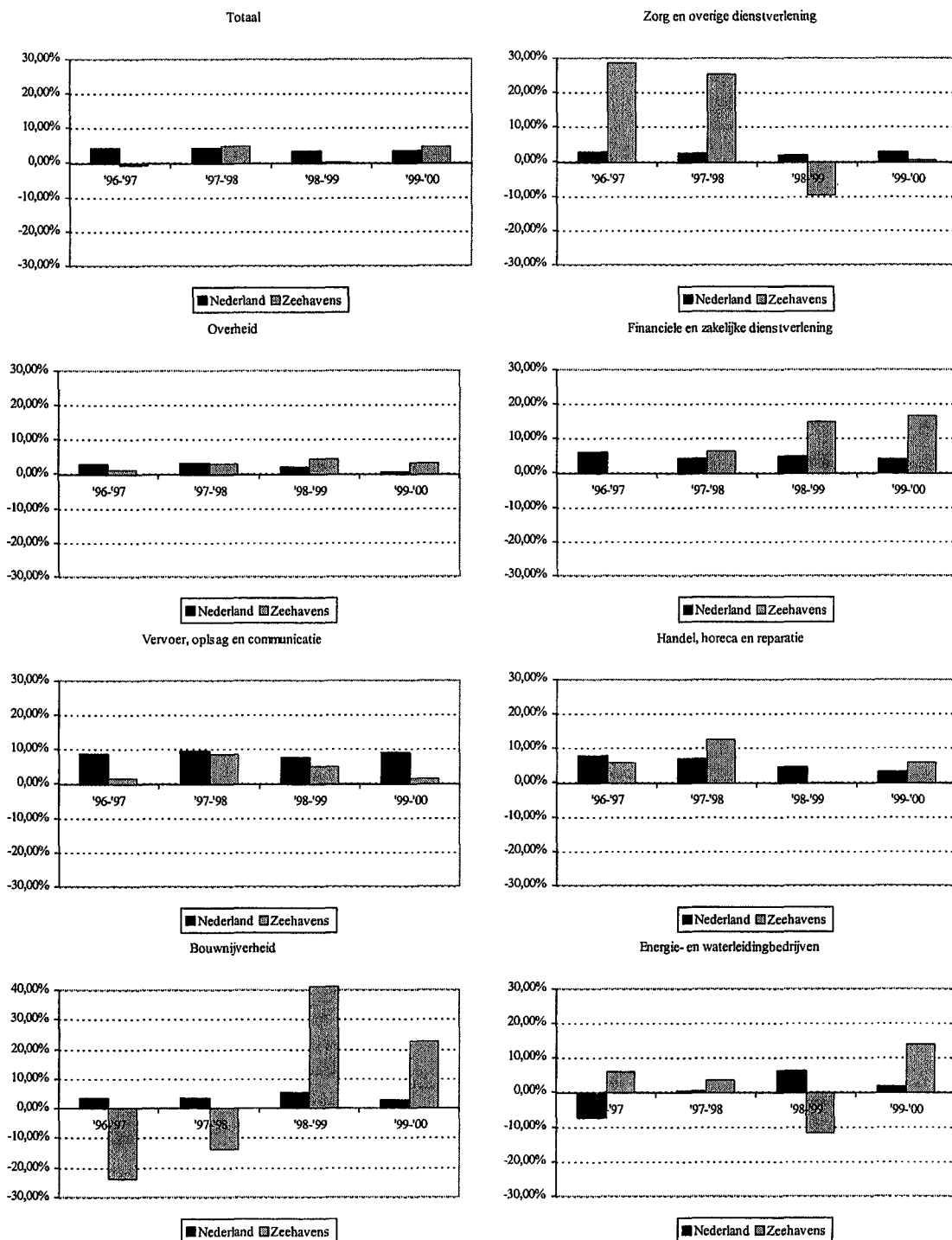
¹ Werkgelegenheid volgens het LISA

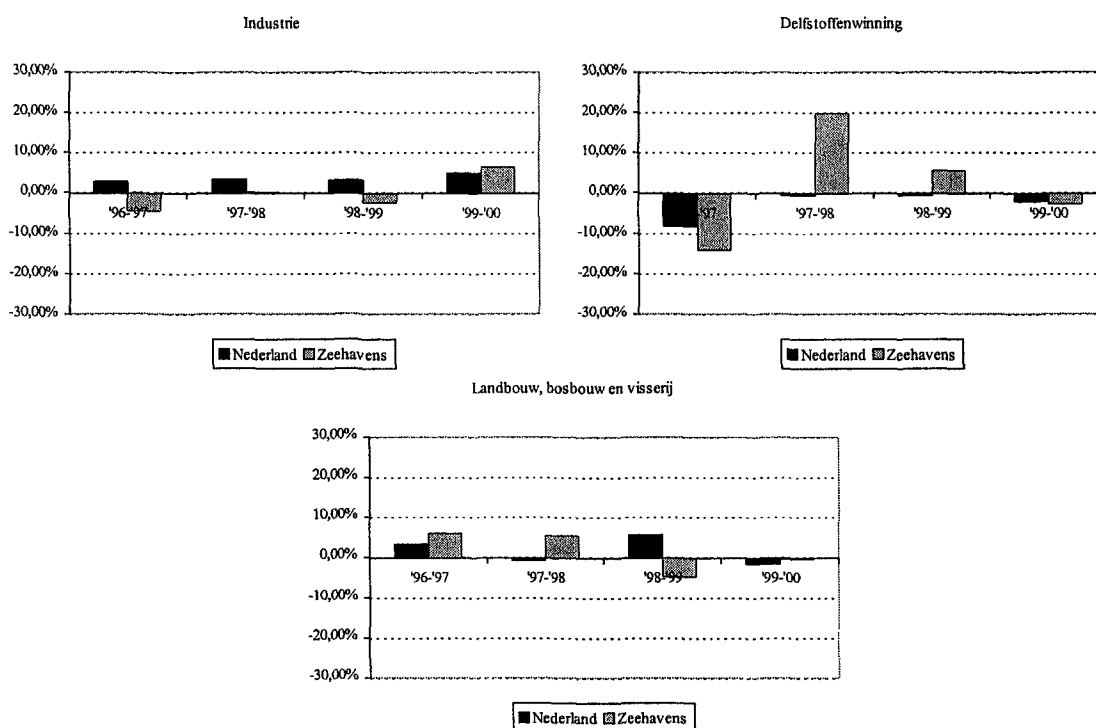
Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Sectoren

De economische ontwikkeling van de havens wordt in belangrijke mate bepaald door de sectorstructuur in deze havens. Deze sectorale ontwikkelingen in de zeehavens wijken in meerdere gevallen af van die op nationaal niveau (zie figuur 4.2). In de eerste plaats wordt dit veroorzaakt door het verschil in sectorstructuur van Nederland als geheel ten opzichte van de sectorstructuur van de havens. In de tweede plaats kunnen de ontwikkelingen binnen een sector in de havens afwijken van de ontwikkelingen in de sector als geheel. In onderstaand figuur worden deze ontwikkelingen weergegeven.

Figuur 4.2 **Ontwikkeling van de toegevoegde waarde per brede sector in zeehavens en de nationale economie tussen 1996 en 2000 (in % mutatie t.o.v. voorgaand jaar, constante prijzen)**





Bron: CBS/LISA, bewerking NEI

Een meer gedetailleerd beeld van de ontwikkeling van de toegevoegde waarde wordt gegeven door tabel 4.3. Deze tabel biedt tevens inzicht in de ontwikkeling van de werkgelegenheid.

Tabel 4.3 Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ontwikkelingen per sector in Nederlandse zeehavens, 1996-2000 (in prijzen van '96)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde								Werkgelegenheid				% mutatie					
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00
INDUSTRIE	13.765	13.267	13.383	12.976	13.854	-3,6%	0,9%	-3,0%	6,8%	63.175	60.878	61.503	59.355	57.986	-3,6%	1,0%	-3,5%	-2,3%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	1.173	1.442	1.393	1.532	1.645	23,0%	-3,4%	10,0%	7,4%	6.376	6.553	6.432	6.503	6.521	2,8%	-1,8%	1,1%	0,3%
Aardolie-industrie	2.364	1.914	2.427	1.608	2.266	-19,0%	26,8%	-33,8%	41,0%	5.428	5.237	5.129	4.778	4.243	-3,5%	-2,1%	-6,8%	-11,2%
Chemische industrie	5.030	5.073	4.361	4.642	4.447	0,9%	-14,0%	6,5%	-4,2%	18.605	18.148	18.467	16.437	16.113	-2,5%	1,8%	-11,0%	-2,0%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	2.548	2.339	2.655	2.767	2.823	-8,2%	13,5%	4,2%	2,0%	19.118	18.545	19.488	19.486	19.087	-3,0%	5,1%	0,0%	-2,0%
Transportmiddelenindustrie	699	548	495	484	533	-21,6%	-9,6%	-2,2%	10,1%	7.334	6.596	6.293	5.950	5.724	-10,1%	-4,6%	-5,5%	-3,8%
Elektriciteitsproductie	1.315	1.395	1.442	1.270	1.447	6,1%	3,4%	-11,9%	14,0%	3.511	3.501	3.271	3.177	3.233	-0,3%	-6,6%	-2,9%	1,8%
Overig (incl. delfstoffenw. en natte waterbouw)	636	556	610	674	693	-12,6%	9,7%	10,5%	2,8%	2.803	2.298	2.423	3.024	3.065	-18,0%	5,4%	24,8%	1,4%
GROOTHANDEL	1.490	1.573	1.767	1.763	1.866	5,6%	12,3%	-0,2%	5,8%	12.092	12.383	13.181	12.937	13.155	2,4%	6,4%	-1,9%	1,7%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	7.727	7.835	8.483	8.902	9.006	1,4%	8,3%	4,9%	1,2%	62.457	62.297	61.161	63.286	65.018	-0,3%	-1,8%	3,5%	2,7%
Spoorvervoer	244	262	276	260	276	7,3%	5,3%	-5,6%	6,1%	2.783	3.133	3.065	2.927	3.043	12,6%	-2,2%	-4,5%	3,9%
Wegvervoer	1.544	1.547	1.610	1.740	1.864	0,2%	4,1%	8,1%	7,1%	18.368	18.295	17.638	18.118	19.250	-0,4%	-3,6%	2,7%	6,2%
Zeevaart	1.204	1.324	1.409	1.348	1.367	9,9%	6,4%	-4,3%	1,4%	6.928	6.358	5.892	6.281	6.820	-8,2%	-7,3%	6,6%	8,6%
Binnenvaart	706	919	891	960	962	30,2%	-3,1%	7,7%	0,2%	8.405	9.000	8.728	8.796	8.939	7,1%	-3,0%	0,8%	1,6%
Vervoer via pijpleidingen	240	245	244	243	253	2,2%	-0,7%	-0,2%	3,9%	97	90	100	100	100	-7,5%	11,3%	0,0%	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	3.788	3.538	4.054	4.351	4.284	-6,6%	14,6%	7,3%	-1,5%	25.876	25.421	25.738	27.064	26.867	-1,8%	1,2%	5,2%	-0,7%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BES	1.496	1.641	1.837	1.844	1.939	9,7%	12,0%	0,4%	5,1%	9.681	10.293	10.674	10.658	11.020	6,3%	3,7%	-0,2%	3,4%
TOTAAL	24.477	24.316	25.470	25.486	26.665	-0,7%	4,7%	0,1%	4,6%	147.405	145.851	146.519	146.235	147.180	-1,1%	0,5%	-0,2%	0,6%

Bron: CBS/LISA (bewerking NEI)

Enkele belangrijke aandachtspunten voor de interpretatie van tabel 4.3 zijn:

- **Voedingsmiddelenindustrie:**
Na een daling van de toegevoegde waarde in 1998 heeft de groei van de toegevoegde waarde zich weer hersteld. In belangrijke mate is dit te danken aan een aanzienlijke stijging van de toegevoegde waarde bij de bedrijven die zich bezighouden met de verwerking van vetten (margarine- en olieindustrie).
- **Aardolie-industrie:**
De flinke stijging van de toegevoegde waarde in 1998 in deze sector is de afgelopen jaren weer grotendeels teniet gedaan. De oorzaak hiervan ligt niet in een daling van de werkgelegenheid, deze bleef namelijk nagenoeg gelijk, maar ligt verscholen in de reële ontwikkeling van de toegevoegde waarde in deze sector. Want hoewel de nominale stijging van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon fors was, in reële termen valt deze weer gedeeltelijk weg vanwege de forse deflator voor deze sector voor 1999 en 2000.
De invloed van deze ontwikkeling is met name zichtbaar in het Noordzeekanaalgebied en in het Rijn- en Maasmondgebied.
- **Chemische industrie:**
Bij de chemische industrie doet zich één zaak voor die van invloed is op de uitkomsten voor de totale maritieme economische betekenis.
Dit betreft de invloed van de hercodering van de chemische industrie in Delfzijl. In 1999 is Akzo Nobel Delfzijl namelijk verdergegaan en opgesplitst onder de naam Chemie Park Delfzijl. Een aantal bedrijven die voorheen genoteerd stonden onder de SBI code 2413 (Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën) zijn daarbij gehercodeerd onder andere SBI codes. Een voorbeeld hiervan is Twaron Products (het huidige Teijin Twaron), dat genoteerd staat onder de SBI code 2470 (Vervaardiging van synthetische en kunstmatige vezels), een code die in dit onderzoek als niet maritiem wordt beschouwd. De forse daling in de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de chemische industrie is hieraan voor een deel aan toe te schrijven.

De toegevoegde waarde van de gehele chemische industrie ontwikkelde zich daarentegen vanaf 1999 positief, mede vanwege het gunstige conjuncturele klimaat in de afgelopen jaren waardoor de toegevoegde waarde in de petrochemie flink steeg. Hierdoor herstelde de toegevoegde waarde zich deels van de forse daling in 1998.
- **Basismetaal- en metaalproductenindustrie:**
Na een stijging van de werkgelegenheid in de periode 1996-1998 stabiliseerde de sector zich in 1999 waarna in 2000 de werkgelegenheid in de sector daalde. Het is nog te vroeg om te zeggen of deze trend zich ongewijzigd voortzet. De toegevoegde waarde steeg echter vanaf 1997 elk jaar verder.
- **Transportmiddelenindustrie:**
In de transportmiddelenindustrie, waarvan de scheepsbouw de hoofdmoot vormt, steeg in 2000 voor het eerst sinds 1996 de toegevoegde waarde. Dit wordt onder meer veroorzaakt door een lichte stijging van de rendementen in deze sector in 2000.
- **Groothandel:**

De groothandel is in de havens door de jaren heen over het algemeen een vrij stabiele groeier, zowel in termen van werkgelegenheid als in termen van toegevoegde waarde. Alleen in 1999 liep de werkgelegenheid terug. Dit werd in belangrijke mate veroorzaakt door een relatief forse daling ten opzichte van 1998 in de werkgelegenheid bij de groothandel in chemische producten en chemicaliën.

- **Transport en distributie:**

Vrijwel alle vervoerssectoren profiteerden in de afgelopen jaren van de hoogconjunctuur. De hoge consumptie van goederen die hiermee gepaard ging zorgde voor forse goederenstromen. Door deze groei stegen zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid in deze sectoren. In 2000 daalde de toegevoegde echter licht. Belangrijke oorzaak hiervan is dat de sector te maken kreeg met sterk oplopende kosten als gevolg van de sterk gestegen brandstofprijs, die zij maar in beperkte mate konden doorberekenen in hun prijzen. Daarnaast zorgde de krapte op de arbeidsmarkt voor een stijging van de loonkosten, zonder dat daar een navenante productiviteitsstijging tegenover stond.

- **Zakelijke diensten / openbaar bestuur:**

De stijging van zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid in deze sector is met name veroorzaakt door de sterke stijging in de werkgelegenheid bij de verhuurbedrijven en de beveiligingsbedrijven. Droeg in 1998 ook de groei van de sector afvalbehandeling hieraan fors bij, in 1999 en 2000 is de werkgelegenheid in deze sector weer behoorlijk teruggelopen met als gevolg een daling van de toegevoegde waarde.

De sectorale ontwikkelingen zijn in tabel 4.4 nogmaals weergegeven, maar dan in indexcijfers.

Tabel 4.4 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid Nederlandse zeehavens in indexcijfers (1996=100)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					Werkgelegenheid				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
INDUSTRIE	100	96	97	94	101	100	96	97	94	92
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	100	123	119	131	140	100	103	101	102	102
Aardolie-industrie	100	81	103	68	96	100	96	94	88	78
Chemische industrie	100	101	87	92	88	100	98	99	88	87
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	92	104	109	111	100	97	102	102	100
Transportmiddelenindustrie	100	78	71	69	76	100	90	86	81	78
Elektriciteitsproductie	100	106	110	97	110	100	100	93	90	92
Overig (incl. delfstoffenwinning en natte waterbouw)	100	87	96	106	109	100	82	86	108	109
GROOTHANDEL	100	106	119	118	125	100	102	109	107	109
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	100	101	110	115	117	100	100	98	101	104
Spoorvervoer	100	107	113	107	113	100	113	110	105	109
Wegvervoer	100	100	104	113	121	100	100	96	99	105
Zeevaart	100	110	117	112	113	100	92	85	91	98
Binnenvaart	100	130	126	136	136	100	107	104	105	106
Vervoer via pijpleidingen	100	102	101	101	105	100	92	103	103	103
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	93	107	115	113	100	98	99	105	104
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BESTUUR	100	110	123	123	130	100	106	110	110	114
TOTAAL	100	99	104	104	109	100	99	99	99	100

Bron: CBS/LISA (bewerking NEI)

4.3 Ontwikkeling per zeehavengebied

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de onderscheiden zeehavengebieden. Uit dit overzicht blijkt dat er grote verschillen bestaan tussen de ontwikkelingen van de afzonderlijke havens. Dit wordt veroorzaakt doordat de sectorstructuur per haven verschilt. Verschillen die optreden tussen de verschillende sectoren werken dus door in de uitkomsten ten aanzien van toegevoegde waarde en werkgelegenheid per haven.

Tabel 4.5 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde^{a)} en werkgelegenheid per zeehavengebied, 1996-2000

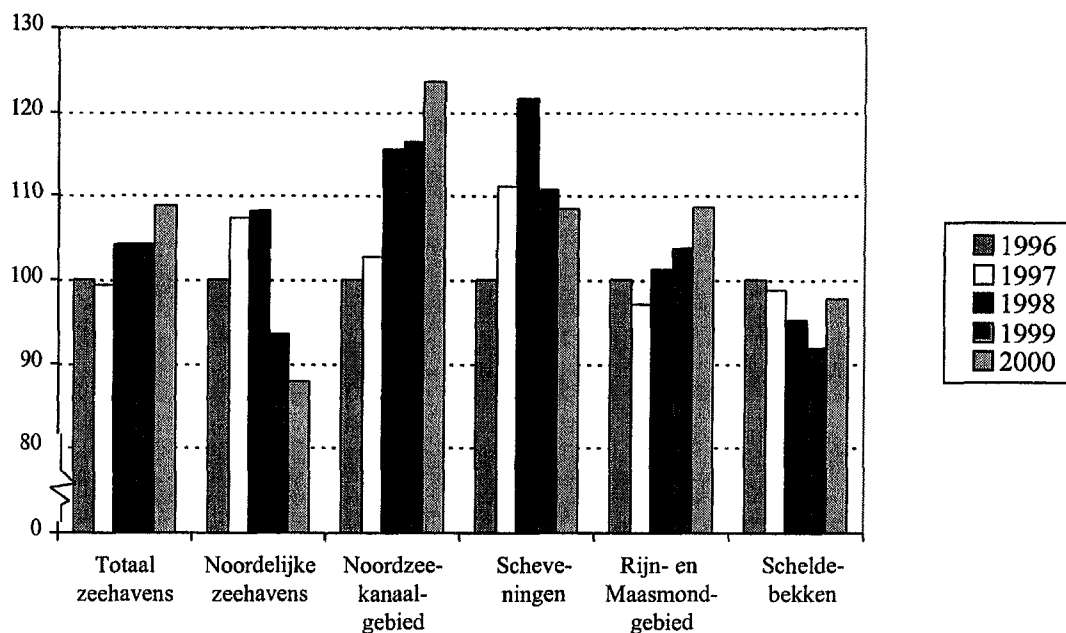
	Toegevoegde waarde					Werkgelegenheid				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
	<i>in mln gld</i>					<i>in personen</i>				
Noordelijke zeehavens	1.453	1.560	1.570	1.358	1.278	9.833	9.956	9.936	8.526	8.164
Noordzeekanaalgebied	5.312	5.462	6.138	6.177	6.563	34.809	35.243	37.582	37.463	38.209
Scheveningen	216	240	262	239	234	1.458	1.561	1.534	1.314	1.350
Rijn- en Maasmondgebied	13.811	13.418	13.994	14.325	14.992	84.125	82.581	80.868	82.899	83.572
Scheldebekken	3.686	3.636	3.505	3.387	3.599	17.182	16.510	16.599	16.033	15.886
Totaal Ned zeehavens	24.477	24.316	25.470	25.486	26.665	147.405	145.851	146.519	146.235	147.180
	<i>% groei t.o.v. voorgaande jaar</i>					<i>% groei t.o.v. voorgaande jaar</i>				
Noordelijke zeehavens	-	7,4%	0,7%	-13,5%	-5,9%	-	1,3%	-0,2%	-14,2%	-4,2%
Noordzeekanaalgebied	-	2,8%	12,4%	0,6%	6,3%	-	1,2%	6,6%	-0,3%	2,0%
Scheveningen	-	11,2%	9,4%	-9,0%	-2,2%	-	7,1%	-1,8%	-14,3%	2,7%
Rijn- en Maasmondgebied	-	-2,9%	4,3%	2,4%	4,7%	-	-1,8%	-2,1%	2,5%	0,8%
Scheldebekken	-	-1,3%	-3,6%	-3,4%	6,2%	-	-3,9%	0,5%	-3,4%	-0,9%
Totaal Ned. zeehavens	-	-0,7%	4,7%	0,1%	4,6%	-	-1,1%	0,5%	-0,2%	0,6%

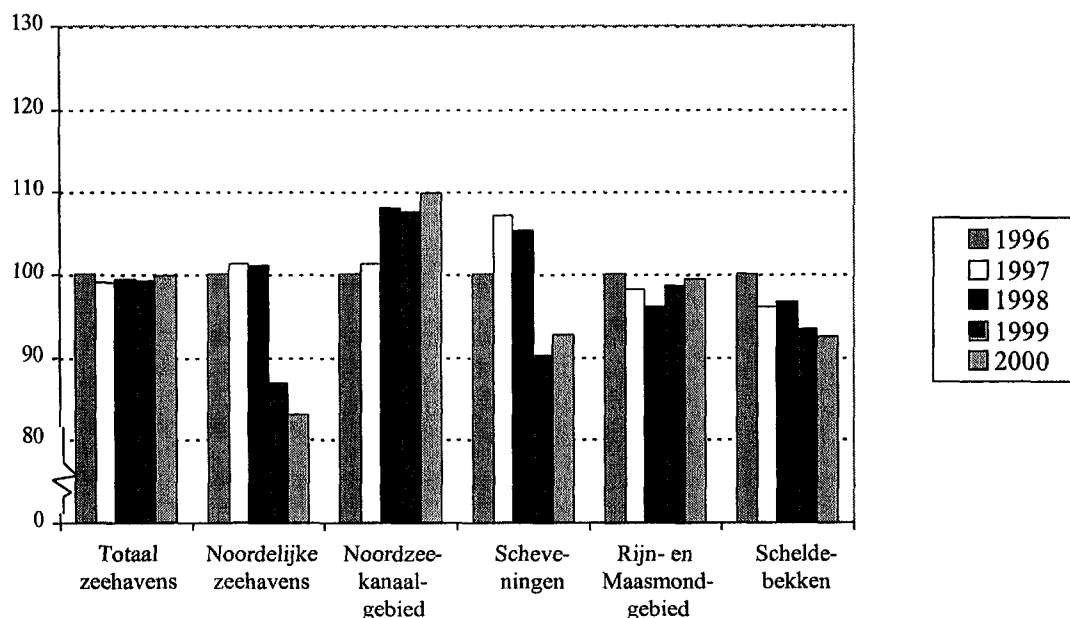
a) in constante prijzen van 1996

Bron: CBS/LISA (bewerking NEI)

In de figuren 4.3 en 4.4 hieronder zijn de ontwikkelingen van de afzonderlijke zeehavengebieden nogmaals weergegeven, maar dan grafisch met behulp van indexcijfers.

Figuur 4.3 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde zeehavengebieden in indexcijfers, 1996-2000 (1996=100, in constante prijzen)



Figuur 4.4 **Ontwikkeling werkgelegenheid zeehavengebieden in indexcijfers, 1996-2000 (1996=100)**

In het vervolg van dit hoofdstuk zal een beschrijving van de individuele zeehavengebieden over de periode 1996-2000 gegeven worden. Alvorens dat gebeurt wordt in tabel 4.6 een vergelijking gemaakt tussen de ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde en het aantal overgeslagen tonnen per zeehavengebied. Uit deze tabel blijken duidelijk de verschillen tussen deze twee. Een stijging van het aantal overgeslagen tonnen in een bepaald zeehavengebied hoeft niet in te houden dat ook de toegevoegde waarde in dat zeehavengebied stijgt.

Tabel 4.6 **Vergelijking van de ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde^{a)} en de overgeslagen tonnen per zeehavengebied van 1996 tot 2000 (in indexcijfers, 1996 = 100)**

	Directe toegevoegde waarde					Overslagen tonnen				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
Noordelijke zeehavens	100,0	107,4	108,1	93,4	87,9	100,0	107,1	108,7	104,1	115,0
Noordzeekanaalgebied	100,0	102,8	115,6	116,3	123,6	100,0	103,2	101,8	102,1	117,2
Scheveningen	100,0	111,2	121,7	110,7	108,3	100,0	206,2	258,6	254,8	272,0
Rijn- en Maasmondgebied	100,0	97,1	101,3	103,7	108,5	100,0	106,6	108,1	104,4	110,8
Scheldebekken	100,0	98,7	95,1	91,9	97,6	100,0	106,0	103,8	104,7	101,6
Totaal Nederlandse zeehavens	100,0	99,3	104,1	104,1	108,9	100,0	106,5	107,6	104,7	111,9

a) in constante prijzen van 1996

Noordelijke zeehavens

De ontwikkelingen in de Noordelijke zeehavens lijken fors negatief uit te pakken vanaf 1999. Hierbij moet echter rekening worden gehouden met de eerder genoemde hercodering van Akzo Nobel (zie pagina 47).

Naast de algemene aandachtspunten op pagina 47, zijn de volgende specifieke aandachtspunten voor de Noordelijke zeehavens van belang bij de interpretatie van tabel 4.7:

- **Voedingsmiddelenindustrie:**
Na een periode van daling van de toegevoegde waarde in de voedingsmiddelenindustrie is deze in 2000 weer licht gestegen. Dit is met name het gevolg van een toename in de werkgelegenheid in de visverwerking in Harlingen en de stijging van de toegevoegde waarde die hiermee samenhangt.
- **Chemische industrie:**
Naast de gevolgen van eerder genoemde hercodering is de werkgelegenheid in de chemische industrie ook in algemene zin aan het dalen. Zo heeft Akzo Nobel in Delfzijl in de beschreven perioden ook een reorganisatie ondergaan waarbij ongeveer 150 personeelsleden zijn afgevoerd. Dit heeft navenante gevolgen voor de berekende toegevoegde waarde van deze sector.
- **Basismetaal- en metaalproductenindustrie:**
Na een korte periode van stijging (1997-1999) van de toegevoegde waarde in deze sector lijkt deze zich nu enigszins te stabiliseren rond de 140 miljoen (€ 63,5 miljoen). Het is nog te vroeg om te zeggen of deze trend zich voortzet.
- **Elektriciteitsproductie:**
In de periode 1996-2000 daalde de toegevoegde waarde van de elektriciteitsproductie continue, wat vooral te maken heeft met efficiencymaatregelen in deze sector. De laatste jaren lijkt deze daling zich in een minder hoog tempo te voltrekken. Onder meer de opening van twee nieuwe warmtekrachtcentrales in Delfzijl heeft hieraan een bijdrage geleverd.
- **Groothandel:**
In 1999 vertoonde de toegevoegde waarde in deze sector een uitschieter naar boven. Dit werd veroorzaakt door een stijging van de werkgelegenheid in een aantal groothandelsectoren in Harlingen (te weten de groothandel in vis, schaal- en weekdieren en de groothandel in chemische grondstoffen). Deze stijging is in 2000 echter weer gedeeltelijk ongedaan gemaakt.
- **Transport en distributie:**
De daling van de toegevoegde waarde in 2000 wordt veroorzaakt door een daling van de werkgelegenheid bij de zeevaart in datzelfde jaar terwijl de toegevoegde waarde per werkzaam persoon min of meer gelijk is gebleven.

Tabel 4.7 Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ontwikkelingen per sector in de Noordelijke zeehavens, 1996-2000 (in prijzen van '96)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				% mutatie					Werkgelegenheid				% mutatie				
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-99	'99-'00	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-99	'99-'00
INDUSTRIE	857	900	876	631	615	5,0%	-2,7%	-28,0%	-2,6%	5.202	5.165	5.399	3.641	3.496	-0,7%	4,5%	-32,6%	-4,0%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	56	64	50	48	52	15,1%	-22,5%	-3,1%	8,1%	577	536	491	468	492	-7,1%	-8,4%	-4,7%	5,1%
Aardolie-industrie	13	11	16	10	14	-15,2%	45,5%	-37,6%	34,8%	34	34	39	33	28	0,0%	14,7%	-15,4%	-15,2%
Chemische industrie	308	362	330	116	93	17,4%	-8,8%	-64,9%	-19,6%	1.921	1.997	2.261	622	588	4,0%	13,2%	-72,5%	-5,5%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	123	118	133	139	139	-3,5%	12,1%	4,3%	0,1%	871	858	920	891	880	-1,5%	7,2%	-3,2%	-1,2%
Transportmiddelenindustrie	89	79	72	71	73	-11,1%	-8,5%	-1,3%	2,3%	906	933	890	835	743	3,0%	-4,6%	-6,2%	-11,0%
Elektriciteitsproductie	158	164	140	115	114	3,7%	-14,7%	-17,9%	-0,9%	407	397	306	277	243	-2,5%	-22,9%	-9,4%	-12,3%
Overig (incl. delfstoffenw. en natte waterbouw)	111	102	136	132	131	-8,1%	32,9%	-2,4%	-1,2%	486	410	492	515	522	-15,6%	20,0%	4,7%	1,4%
GROOTHANDEL	52	57	54	69	56	11,6%	-6,5%	27,5%	-18,1%	551	549	474	614	520	-0,4%	-13,7%	29,5%	-15,3%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	459	507	554	559	495	10,5%	9,2%	1,0%	-11,5%	3.468	3.470	3.440	3.634	3.451	0,1%	-0,9%	5,6%	-5,0%
Spoorvervoer	19	18	19	15	16	-4,4%	5,3%	-18,1%	3,5%	212	213	209	173	175	0,4%	-2,2%	-17,1%	1,4%
Wegvervoer	84	75	79	84	91	-10,7%	5,7%	6,6%	7,8%	995	884	865	877	937	-11,2%	-2,1%	1,4%	6,9%
Zeevaart	223	279	321	317	275	25,2%	15,2%	-1,5%	-13,2%	1.265	1.331	1.336	1.489	1.411	5,2%	0,4%	11,5%	-5,2%
Binnenvaart	16	20	23	32	31	20,0%	16,7%	38,2%	-2,9%	205	217	248	307	305	5,9%	14,1%	23,9%	-0,6%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	118	116	112	112	83	-1,3%	-3,9%	-0,1%	-25,9%	790	825	783	788	622	4,4%	-5,1%	0,6%	-21,1%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BE	85	95	87	99	112	11,9%	-8,7%	14,1%	12,8%	612	772	623	637	696	26,1%	-19,3%	2,2%	9,4%
TOTAAL	1.453	1.560	1.570	1.358	1.278	7,4%	0,7%	-13,5%	-5,9%	9.833	9.956	9.936	8.526	8.164	1,3%	-0,2%	-14,2%	-4,2%

Noordzeekanaalgebied

Vooral in 2000 groeide de toegevoegde waarde in dit zeehavengebied aanzienlijk met 6,3%. De werkgelegenheid steeg in deze periode gematigder met 2,0%. In 1999 was de dit beeld wat minder positief, met een groei van 0,6% van de toegevoegde waarde. De werkgelegenheid daalde in deze periode zelfs licht, met -0,3%.

Voor een goed begrip van tabel 4.8 zijn – naast de algemene sectorale ontwikkelingen (zie pagina 47) – de volgende opmerkingen van belang:

- **Basismetaal- en metaalproductenindustrie:**

Nadat de toegevoegde waarde in de metaalsector in 1997 is gedaald, geeft de toegevoegde waarde vanaf 1998 een opwaartse beweging te zien. Directe aanleiding is de toename van de werkgelegenheid in de basismetaal in Velsen met 900 werkzame personen in 1998. Hoewel de werkgelegenheid vanaf 1998 weer licht afneemt, wordt dit gecompenseerd door de hogere toegevoegde waarde per werkzaam persoon in deze sector.

- **Groothandel:**

De groothandelsactiviteiten vertonen vanaf 1996 een groei in toegevoegde waarde. Met uitzondering van 1999 geldt dit ook voor de werkgelegenheid in deze sector. Deze daling in de werkgelegenheid wordt in belangrijke mate veroorzaakt door een forse daling van de werkgelegenheid bij de sub-sector groothandel in chemische grondstoffen in Amsterdam.

- **Zakelijke diensten:**

De toegevoegde waarde van deze sector daalde in 1999 relatief fors. Dit heeft vooral te maken met een daling van de werkgelegenheid in de afvalbehandeling in Amsterdam.

Tabel 4.8 Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ontwikkelingen per sector in het Noordzeekanaalgebied, 1996-2000 (in prijzen van '96)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					% mutatie				Werkgelegenheid					% mutatie			
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00
INDUSTRIE	3.596	3.634	3.944	4.025	4.170	1,1%	8,5%	2,1%	3,6%	20.846	20.483	21.589	21.580	21.458	-1,7%	5,4%	0,0%	-0,6%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	599	799	788	893	951	33,5%	-1,4%	13,3%	6,5%	3.320	3.525	3.452	3.532	3.496	6,2%	-2,1%	2,3%	-1,0%
Aardolie-industrie	71	78	131	63	82	9,3%	67,5%	-52,0%	31,1%	200	219	286	278	286	9,5%	30,6%	-2,8%	2,9%
Chemische industrie	390	441	364	408	399	13,1%	-17,4%	12,0%	-2,2%	2.427	2.381	2.400	2.368	2.447	-1,9%	0,8%	-1,3%	3,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.855	1.621	1.912	1.965	1.996	-12,6%	17,9%	2,8%	1,5%	12.093	11.590	12.562	12.410	12.220	-4,2%	8,4%	-1,2%	-1,5%
Transportmiddelenindustrie	64	52	48	37	47	-18,1%	-8,2%	-22,6%	27,8%	737	751	763	687	740	1,9%	1,6%	-10,0%	7,7%
Elektriciteitsproductie	239	268	289	227	265	12,3%	8,1%	-21,5%	16,5%	555	588	575	494	516	5,9%	-2,2%	-14,1%	4,5%
Overig (incl. delfstoffenw. en natte waterbouw)	379	374	411	431	430	-1,2%	9,8%	4,9%	-0,3%	1.514	1.429	1.551	1.811	1.753	-5,6%	8,5%	16,8%	-3,2%
GROOTHANDEL	454	459	576	568	679	1,1%	25,3%	-1,3%	19,4%	3.875	4.040	4.578	4.244	4.551	4,3%	13,3%	-7,3%	7,2%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	923	970	1.129	1.145	1.245	5,1%	16,4%	1,4%	8,8%	8.042	8.440	8.887	9.265	9.894	5,0%	5,3%	4,3%	6,8%
Spoorvervoer	23	35	37	30	29	47,9%	5,3%	-16,8%	-3,3%	267	415	406	341	323	55,3%	-2,2%	-15,9%	-5,3%
Wegvervoer	180	179	184	204	216	-0,5%	2,6%	11,0%	5,6%	2.143	2.119	2.014	2.125	2.226	-1,1%	-5,0%	5,5%	4,8%
Zeevaart	198	237	248	208	267	19,4%	4,9%	-16,3%	28,5%	1.033	1.033	941	909	1.251	0,0%	-8,9%	-3,4%	37,6%
Binnenvaart	68	112	137	131	143	64,0%	22,2%	-4,5%	9,6%	817	1.109	1.348	1.196	1.342	35,7%	21,6%	-11,3%	12,2%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	453	407	524	572	590	-10,1%	28,6%	9,3%	3,2%	3.782	3.765	4.178	4.694	4.752	-0,4%	11,0%	12,4%	1,2%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BES	338	399	489	439	469	17,8%	22,7%	-10,4%	6,8%	2.046	2.280	2.528	2.375	2.306	11,4%	10,9%	-6,1%	-2,9%
TOTAAL	5.312	5.462	6.138	6.177	6.563	2,8%	12,4%	0,6%	6,3%	34.809	35.243	37.582	37.463	38.209	1,2%	6,6%	-0,3%	2,0%

Scheveningen

Na een gunstige ontwikkeling van de economische betekenis van maritieme activiteiten in de periode 1996-1998 heeft in de periode 1998-2000 de Scheveningse haven aan economische betekenis ingeboet. De redenen hiervoor worden hieronder in enkele sectorspecifieke opmerkingen vermeld.

- Voedingsmiddelenindustrie:
De daling van de toegevoegde waarde in deze sector in 1999 werd met name veroorzaakt door een tijdelijke daling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in visserijsector in deze haven.
- Groothandel:
De toegevoegde waarde is in deze sector in 1999 en in 2000 relatief fors gedaald ten opzichte van 1998. De oorzaak hiervan ligt met name in het verdwijnen van werkgelegenheid uit sectoren die zich bezighouden met de groothandel van ferrometalen en - halffabrikaten en de groothandel in chemische grondstoffen. De werkgelegenheid gerelateerd aan de groothandel in vis steeg daarentegen, maar in onvoldoende mate om het verlies te compenseren.
- Zakelijke diensten:
De relatief forse daling van de toegevoegde waarde in 2000 in deze sector werd veroorzaakt door een daling in de werkgelegenheid bij bedrijven die zich bezighouden met de verhuur van transportmiddelen.

Tabel 4.9 Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ontwikkelingen per sector in Scheveningen, 1996-2000 (in prijzen van '96)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					% mutatie				Werkgelegenheid					% mutatie			
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00
INDUSTRIE	92	98	98	95	97	6,2%	-0,4%	-3,3%	3,0%	386	419	346	333	338	8,5%	-17,4%	-3,8%	1,5%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	90	97	96	93	96	7,5%	-0,4%	-3,4%	2,8%	346	394	322	309	312	13,9%	-18,3%	-4,0%	1,0%
Aardolie-industrie	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Chemische industrie	0	0	1	1	1	37,1%	61,8%	-3,9%	-4,5%	2	3	4	4	4	50,0%	33,3%	0,0%	0,0%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	0	0	0	0	0	9,5%	-100,0%	-	-	2	2	0	0	0	0,0%	-100,0%	-	-
Transportmiddelenindustrie	2	1	1	1	1	-56,0%	-12,6%	11,3%	28,6%	36	20	20	20	22	-44,4%	0,0%	0,0%	10,0%
Elektriciteitsproductie	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Overig (incl. delfstoffenw. en natte waterbouw)	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
GROOTHANDEL	30	29	28	23	23	-3,8%	-3,8%	-16,9%	1,7%	375	371	338	271	272	-1,1%	-8,9%	-19,8%	0,4%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	69	87	107	89	95	27,4%	21,8%	-16,6%	6,8%	554	622	669	536	625	12,3%	7,5%	-19,9%	16,6%
Spoorvervoer	0	0	0	0	0	-	5,3%	-100,0%	-	0	0	0	0	0	-	-2,2%	-100,0%	-
Wegvervoer	22	25	28	20	27	9,3%	13,0%	-27,6%	-	267	290	304	209	275	8,7%	4,7%	-31,2%	31,5%
Zeevaart	40	57	67	60	61	41,2%	18,4%	-9,7%	0,1%	241	285	295	296	319	18,3%	3,5%	0,3%	7,8%
Binnenvaart	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	6	6	12	8	8	3,4%	84,3%	-30,2%	-7,4%	46	47	70	31	31	2,2%	48,9%	-55,7%	0,0%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BE	25	26	31	33	18	3,0%	19,8%	6,6%	-44,4%	143	149	181	174	115	4,2%	21,5%	-3,7%	-33,8%
TOTAAL	216	240	262	239	234	11,2%	9,4%	-9,0%	-2,2%	1.458	1.561	1.534	1.314	1.350	7,1%	-1,8%	-14,3%	2,7%

Rijn- en Maasmondgebied

In termen van toegevoegde waarde is het Rijn- en Maasmondgebied een gematigde maar constante groeier, met uitzondering van 1997 toen de maritieme toegevoegde waarde licht daalde. De daling van de werkgelegenheid in de periode 1996-1998 heeft zich omgezet in een stijging van de werkgelegenheid over de periode 1998-2000.

Naast de reeds genoemde aandachtspunten zijn enkele belangrijke sectorspecifieke aandachtspunten bij tabel 4.10:

- **Chemische industrie:**

In 1999 is de toegevoegde waarde in de chemie fors gestegen. Een belangrijke bijdrage hieraan wordt geleverd door de stijging van de toegevoegde waarde in de sector anorganische basischemie. Daarmee is de daling van de toegevoegde waarde, die voor 1998 valt te constateren, weer in z'n geheel goed gemaakt.

Ook nu weer valt overigens te constateren dat voor een onderdeel van de chemie in Rotterdam - de kunstmest- en stikstofindustrie – zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde voortdurend blijven dalen. De malaise in de landbouw en de beperkingen die worden gesteld aan het gebruik van kunstmest in deze sector dragen hier waarschijnlijk fors aan bij.

- **Transportmiddelenindustrie:**

De daling van de werkgelegenheid in de scheepsbouw zette zich in de periode 1998-2000 onverminderd voort, al voltrok deze daling zich in een lager tempo dan in de periode daarvoor. De toegevoegde waarde laat sinds 1998 echter in dit havengebied weer een lichte stijging zien. De oorzaak hiervan ligt onder andere in het licht verbeteren van de resultaten in de scheepsbouw, vooral in 2000.

- **Overige industrie:**

De relatief forse stijging van de werkgelegenheid in deze sector werd met name veroorzaakt door een forse stijging in de sector natte waterbouw. Deze sector, die zich onder meer bezighoudt met de aanleg van dijken, zal onder meer geprofiteerd hebben van de verhoogde activiteiten in verband met het voorkomen van toekomstige overlastsituaties tijdens hoogwater. Ook de aanleg van diverse infrastructurele werken ter plaatse (zoals tunnels) levert hieraan een bijdrage.

- **Groothandel:**

De toegevoegde waarde van de groothandel lijkt zich in de afgelopen jaren enigszins te stabiliseren. Hetzelfde kan gezegd worden over de werkgelegenheid in deze sector. In de komende jaren zal gekeken moeten worden of hier echt sprake is van een stabilisatie.

- **Zeevaart:**

In tegenstelling tot de ontwikkeling in de periode 1996-1998 lijkt de werkgelegenheid bij de in het Rijn- en Maasmondgebied gevestigde rederijen in de periode 1998-2000 weer toe te nemen. In beide jaren bedraagt deze toename rond de 7 á 8%. Dat deze stijging in de werkgelegenheid zich niet omzette in een navenante stijging van de toegevoegde waarde heeft enerzijds te maken met de lichte daling van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon in deze sector. Anderzijds is het verschil tussen nominale en reële ontwikkeling in deze sector

fors, wat resulteert in een forse deflator, waardoor de nominale stijging behoorlijk uitgevlakt wordt.

- Dienstverlening ten behoeve van het vervoer:

In 1999 groeide de werkgelegenheid in deze sector aanzienlijk. Deze stijging hing samen met een forse groei van de werkgelegenheid in Rotterdam van de sector Laad-, los- en overslagactiviteiten ten behoeve van zeeschepen. Deze stijging is in 2000 weer gedeeltelijk teniet gedaan.

Tabel 4.10 Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ontwikkelingen per sector in het Rijn- en Maasmondgebied, 1996-2000 (in prijzen van '96)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					% mutatie				Werkgelegenheid					% mutatie			
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00
INDUSTRIE	6.234	5.759	5.792	5.658	6.211	-7,6%	0,6%	-2,3%	9,8%	24.902	24.026	23.333	23.472	22.691	-3,5%	-2,9%	0,6%	-3,3%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	296	321	325	359	387	8,6%	1,1%	10,6%	7,6%	1.581	1.575	1.638	1.638	1.653	-0,4%	4,0%	0,0%	0,9%
Aardolie-industrie	1.994	1.567	1.959	1.348	1.964	-21,4%	25,0%	-31,2%	45,7%	4.510	4.293	4.145	3.832	3.567	-4,8%	-3,4%	-7,6%	-6,9%
Chemische industrie	2.537	2.497	2.194	2.622	2.367	-1,6%	-12,1%	19,5%	-9,7%	9.260	9.076	9.064	9.079	8.696	-2,0%	-0,1%	0,2%	-4,2%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	305	325	324	361	360	6,6%	-0,3%	11,4%	-0,1%	3.721	3.659	3.599	3.757	3.508	-1,7%	-1,6%	4,4%	-6,6%
Transportmiddelenindustrie	321	271	237	238	266	-15,5%	-12,5%	0,3%	11,6%	3.294	3.177	2.913	2.896	2.817	-3,6%	-8,3%	-0,6%	-2,7%
Elektriciteitsproductie	683	702	692	626	741	2,8%	-1,4%	-9,5%	18,3%	1.870	1.807	1.608	1.605	1.694	-3,4%	-11,0%	-0,2%	5,6%
Overig (incl. delfstoffenw. en natte waterbouw)	100	76	61	105	126	-24,1%	-19,5%	71,6%	20,5%	666	439	366	665	756	-34,1%	-16,6%	81,7%	13,7%
GROOTHANDEL	899	968	1.048	1.042	1.044	7,6%	8,3%	-0,5%	0,2%	6.747	6.831	7.200	7.221	7.213	1,2%	5,4%	0,3%	-0,1%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	5.763	5.723	6.095	6.504	6.546	-0,7%	6,5%	6,7%	0,7%	46.528	45.638	44.011	45.715	46.669	-1,9%	-3,6%	3,9%	2,1%
Spoorvervoer	187	194	204	204	221	4,1%	5,3%	-0,2%	8,3%	2.125	2.321	2.271	2.293	2.434	9,2%	-2,2%	1,0%	6,1%
Wegvervoer	1.159	1.177	1.229	1.332	1.426	1,6%	4,5%	8,3%	7,0%	13.786	13.920	13.469	13.870	14.722	1,0%	-3,2%	3,0%	6,1%
Zeevaart	737	742	758	745	747	0,6%	2,2%	-1,6%	0,2%	4.360	3.674	3.281	3.536	3.785	-15,7%	-10,7%	7,8%	7,0%
Binnenvaart	578	704	636	679	677	21,9%	-9,6%	6,8%	-0,4%	6.843	6.817	6.168	6.150	6.201	-0,4%	-9,5%	-0,3%	0,8%
Vervoer via pijpleidingen	240	245	244	243	253	2,2%	-0,7%	-0,2%	3,9%	97	90	100	100	100	-7,5%	11,3%	0,0%	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.862	2.661	3.024	3.300	3.223	-7,0%	13,6%	9,1%	-2,3%	19.316	18.816	18.722	19.766	19.427	-2,6%	-0,5%	5,6%	-1,7%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BE	915	968	1.060	1.121	1.191	5,8%	9,5%	5,8%	6,3%	5.948	6.086	6.324	6.491	6.998	2,3%	3,9%	2,6%	7,8%
TOTAAL	13.811	13.418	13.994	14.325	14.992	-2,9%	4,3%	2,4%	4,7%	84.125	82.581	80.868	82.899	83.572	-1,8%	-2,1%	2,5%	0,8%

Scheldebekken

De maritieme werkgelegenheid in het Scheldebekken vertoonde, in tegenstelling tot 1998, in 1999 en 2000 weer een daling. De gunstige conjuncturele ontwikkelingen in de afgelopen jaren er echter voor gezorgd dat de toegevoegde waarde in 2000 voor het eerst in de periode 1996-2000 een stijging vertoonde.

Naast het bovenstaande zijn voor een goed begrip van tabel 4.11 de volgende aanvullende, sectorspecifieke opmerkingen nog van belang:

- Voedingsmiddelenindustrie:
De forse afname van de totale toegevoegde waarde van deze sector in 1998 als gevolg van de daling van de toegevoegde waarde per persoon in de zetmeelindustrie is in 1999 en 2000 grotendeels weer ongedaan gemaakt. Vooral de stijging in werkgelegenheid bij Cerestar heeft hieraan een aanzienlijke bijdrage geleverd.
- Transportmiddelenindustrie:
In de scheepsbouw is de werkgelegenheid na 1998 verder gekrompen. Vooral in 1999 was deze daling fors. De toegevoegde waarde heeft zicht in deze periode echter licht hersteld.
- Binnenvaart:
De aan- en afvoer van goederen per binnenschip blijft zich gunstig ontwikkelen, al lijkt er in 2000 een kentering te komen, zowel in termen van toegevoegde waarde als in termen van werkgelegenheid.

Tabel 4.11 Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ontwikkelingen per sector in het Scheldebekken, 1996-2000 (in prijzen van '96)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					% mutatie				Werkgelegenheid					% mutatie			
	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00	1996	1997	1998	1999	2000	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00
INDUSTRIE	2.985	2.875	2.674	2.568	2.761	-3,7%	-7,0%	-4,0%	7,5%	11.839	10.785	10.836	10.328	10.002	-8,9%	0,5%	-4,7%	-3,2%
Voedingsmiddelenindustrie (incl. visserij)	133	161	134	139	159	21,4%	-16,6%	3,6%	14,7%	552	523	529	556	568	-5,3%	1,1%	5,1%	2,1%
Aardolie-industrie	286	258	321	187	206	-9,9%	24,5%	-41,8%	10,5%	684	691	659	635	362	1,0%	-4,6%	-3,6%	-43,0%
Chemische industrie	1.794	1.773	1.472	1.496	1.587	-1,2%	-17,0%	1,6%	6,1%	4.995	4.691	4.738	4.364	4.378	-6,1%	1,0%	-7,9%	0,3%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	266	274	286	302	328	2,8%	4,6%	5,6%	8,6%	2.431	2.436	2.407	2.428	2.479	0,2%	-1,2%	0,9%	2,1%
Transportmiddelenindustrie	223	144	137	137	146	-35,4%	-5,1%	-0,1%	6,5%	2.361	1.715	1.707	1.512	1.402	-27,4%	-0,5%	-11,4%	-7,3%
Elektriciteitsproductie	236	262	321	302	328	10,9%	22,7%	-6,0%	8,9%	679	709	782	800	780	4,4%	10,3%	2,4%	-2,6%
Overig (incl. delfstoffenw. en natte waterbouw)	47	4	3	6	7	-91,3%	-34,8%	129,2%	8,6%	137	20	14	33	34	-85,4%	-30,0%	135,7%	3,0%
GROOTHANDEL	55	60	62	61	64	9,0%	2,9%	-0,8%	3,7%	544	592	591	587	599	8,8%	-0,2%	-0,7%	2,0%
TRANSPORT EN DISTRIBUTIE	513	548	599	605	625	6,8%	9,4%	1,1%	3,2%	3.867	4.127	4.154	4.137	4.380	6,7%	0,7%	-0,4%	5,9%
Spoorvervoer	16	15	16	11	10	-1,6%	5,3%	-34,1%	-6,4%	178	184	180	120	110	3,3%	-2,2%	-33,3%	-8,3%
Wegvervoer	99	92	90	100	106	-7,5%	-1,6%	10,6%	6,0%	1.177	1.082	986	1.037	1.090	-8,1%	-8,9%	5,1%	5,1%
Zeevaart	6	10	15	18	17	77,5%	39,4%	23,3%	-3,7%	29	35	39	51	54	20,7%	11,4%	30,8%	5,9%
Binnenvaart	44	84	95	119	112	90,8%	13,9%	24,7%	-5,8%	540	857	964	1.144	1.091	58,8%	12,4%	18,7%	-4,6%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	348	347	383	359	380	-0,5%	10,5%	-6,4%	6,1%	1.942	1.968	1.985	1.785	2.035	1,3%	0,9%	-10,1%	14,0%
ZAKELIJKE DIENSTEN/OPENBAAR BE	133	154	170	153	149	15,7%	10,7%	-10,3%	-2,4%	932	1.006	1.018	981	905	7,9%	1,2%	-3,6%	-7,8%
TOTAAL	3.686	3.636	3.505	3.387	3.599	-1,3%	-3,6%	-3,4%	6,2%	17.182	16.510	16.599	16.033	15.886	-3,9%	0,5%	-3,4%	-0,9%

4.4 Ontwikkeling van de indirecte samenhang

Naast de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid is ook de indirecte samenhang tussen 1996 en 2000 gewijzigd. Deze samenhang wordt uitgedrukt met behulp van multipliers. Tabel 4.12 laat zien hoe de multipliers zich hebben ontwikkeld tussen 1996 en 2000. Door de multipliers te confronteren met de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid wordt de totale (directe plus indirecte) economische betekenis van de zeehavens bepaald. Tabel 4.13 geeft inzicht in de ontwikkeling van de (additionele) *indirecte* effecten.

Uit deze tabellen blijkt dat de multipliers voor de toegevoegde waarde langzaam stijgen. Vooral tussen 1996-1997 en 1999-2000 vertoonden deze multipliers voor de gezamenlijk zeehavens een groei.

De indirecte werkgelegenheidsmultipliers toonden tot 1999 een constante groei en liepen voor de gezamenlijke zeehavens in z'n totaliteit fors op.

De ontwikkeling van de multipliers hangt samen met de ontwikkelingen in de verschillende sectoren. Omdat de grootte van de toeleveringseffecten varieert per sector, heeft iedere sector een eigen multiplier. Voor sommige sectoren - bijvoorbeeld de chemie, de scheepsbouw en de voedingsmiddelenindustrie - ligt de multiplier hoger dan gemiddeld. Andere sectoren - bijvoorbeeld de groothandel en het wegtransport - hebben benedengemiddelde uitstralingseffecten. De sectorstructuur van een bepaalde zeehaven heeft daarom grote invloed op de totale multiplier per zeehavengebied (zie ook hoofdstuk 3). Veranderingen in de sectorstructuur hebben daarom consequenties voor de ontwikkeling van de multipliers. Bovendien kunnen de sectormultipliers in de tijd veranderen als gevolg van wijzigingen in de toeleveringsrelaties (bijvoorbeeld meer uitbestedingen door concentratie op de 'kern activiteiten'). Zo laat bijvoorbeeld de multiplier voor de werkgelegenheid van de petrochemie door de jaren heen een stijgende trend zien. Voor de groothandelsectoren lijkt de multiplier in de afgelopen jaren juist enigszins af te nemen.

Tabel 4.12 **Ontwikkeling van de multipliers tussen 1996 en 2000**

	Toegevoegde waarde multiplier					Werkgelegenheidsmultiplier				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
Noordelijke zeehavens	1,74	1,73	1,76	1,63	1,66	1,93	2,02	2,15	2,08	2,05
Noordzeekanaalgebied	1,61	1,65	1,66	1,69	1,67	1,74	1,79	1,82	1,83	1,83
Scheveningen	1,48	1,47	1,41	1,42	1,46	1,67	1,74	1,81	1,87	1,82
Rijn- en Maasmondgebied	1,67	1,69	1,68	1,70	1,77	1,77	1,83	1,85	1,87	1,85
Scheldebekken	1,77	1,82	1,88	1,93	2,03	2,03	2,12	2,14	2,17	2,18
Nederlandse zeehavens	1,67	1,70	1,70	1,72	1,77	1,80	1,87	1,90	1,90	1,89

Uit de ontwikkeling van de multipliers in de afzonderlijke zeehavengebieden blijken de uiteenlopende ontwikkelingen, waarvan de belangrijkste hierna worden genoemd:

- De daling van de toegevoegde waarde multiplier in de Noordelijke Zeehavens is een directe gevolg van de eerder genoemde hercodering van Akzo Nobel. Doordat

hierdoor een deel van de chemie uit de totaalcijfers is 'verdwenen' heeft dit gevolgen voor de multipliers.

- Uit de stijgende trend die vrijwel alle multipliers in meer of minder mate laten zien kunnen twee algemene trends gedestilleerd worden. Ten eerste blijkt hieruit het al eerder genoemde vaker uitbesteden van niet kern-activiteiten. Hierdoor komt een deel van de personeelskosten bij de toeleveranciers te liggen waardoor zowel de toegevoegde waarde multipliers als de werkgelegenheidsmultipliers kunnen stijgen. Daarnaast blijkt hieruit ook het proces van waardetoevoeging bij bedrijven gevestigd in de havens. Steeds vaker verandert de functie van bedrijven van 'doorschuivers' van producten naar een functie waarbij aan het product waarde wordt toegevoegd. Ook dit brengt vaak een verhoogde afhankelijkheid van toeleveranciers met zich mee.
- Uit de oplopende multiplier voor het Scheldebekken blijkt het toenemende belang van de chemische industrie voor dit zeehavengebied.

De consequenties van de verandering van de multipliers voor de uiteindelijke indirecte effecten zijn weergegeven in tabel 4.13. De groeipercenages in de onderste helft van de tabel zijn als het ware de optelsom van de veranderingen in de multipliers en de ontwikkeling van de directe effecten.

Tabel 4.13 **Ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde (in prijzen van '96) en werkgelegenheid⁷, 1996-2000**

	Indirecte toegevoegde waarde					Indirecte werkgelegenheid				
	1996	1997	1998	1999	2000	1996	1997	1998	1999	2000
	<i>in mrd gld</i>					<i>in personen</i>				
Noordelijke zeehavens	1,07	1,14	1,19	0,85	0,84	9.200	10.200	11.400	9.200	8.600
Noordzeekanaalgebied	3,26	3,56	4,02	4,24	4,41	25.700	28.000	30.700	31.000	31.900
Scheveningen	0,10	0,11	0,11	0,10	0,11	1.000	1.100	1.200	1.100	1.100
Rijn- en Maasmondgebied	9,25	9,31	9,45	10,02	11,51	64.800	68.400	69.100	71.700	70.800
Scheldebekken	2,86	2,99	3,07	3,16	3,70	17.700	18.500	18.900	18.700	18.700
Totaal Nederlandse zeehavens	16,51	17,12	17,84	18,37	20,57	118.300	126.300	131.300	131.800	131.100
	% groei t.o.v. voorgaande jaar					% groei t.o.v. voorgaande jaar				
Noordelijke zeehavens	-	6,8%	4,1%	-28,3%	-1,8%	-	11,1%	12,1%	-18,9%	-7,4%
Noordzeekanaalgebied	-	9,5%	12,9%	5,5%	4,0%	-	9,1%	9,8%	0,8%	2,9%
Scheveningen	-	9,9%	-5,4%	-5,3%	7,4%	-	18,1%	8,0%	-8,3%	-2,3%
Rijn- en Maasmondgebied	-	0,6%	1,5%	6,0%	14,9%	-	5,7%	1,0%	3,8%	-1,3%
Scheldebekken	-	4,8%	2,7%	2,6%	17,1%	-	4,4%	1,9%	-0,9%	0,0%
Totaal Nederlandse zeehavens	-	3,7%	4,2%	3,0%	12,0%	-	6,8%	4,0%	0,3%	-0,5%

⁷ Zoals ook beschreven in paragraaf 2.6 wijkt deze tabel af van de vergelijkbare tabel uit het vorige onderzoek. Hiervoor is niet alleen de andere input vanwege wijzigingen in de werkgelegenheid / toegevoegde waarde verantwoordelijk maar er is tevens gebruik gemaakt van andere software, waardoor het mogelijk wordt om ook de handels- en vervoersmarges toe te rekenen. Hierom zijn de resultaten met terugwerkende kracht opnieuw bepaald voor de periode 1996-1998.

4.5 Conclusies

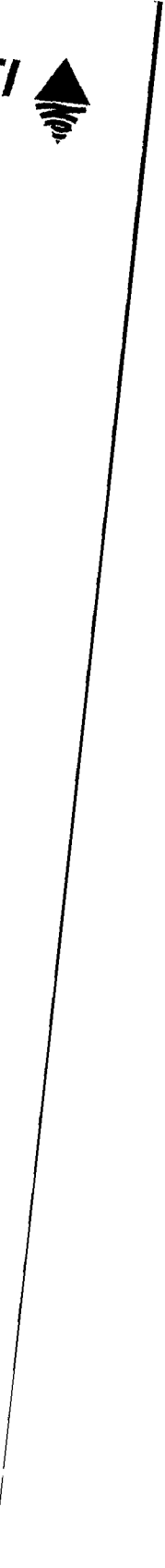
De directe maritieme toegevoegde waarde in de zeehavens is in de periode 1996-2000 ieder jaar verder gestegen. Over het geheel genomen bleef de ontwikkeling echter achter bij de ontwikkeling van Nederland als totaal. In 2000 lijken de havens deze achterstand enigszins in te lopen, maar de toegevoegde waarde van een tweetal conjunctuurgevoelige sectoren, als de chemische sector en de aardolie raffinage zijn daarvoor in belangrijke mate verantwoordelijk.

De indirecte maritieme toegevoegde waarde ontwikkelde zich in diezelfde periode over het algemeen gunstiger en kon met name in de laatste jaren de ontwikkeling van het nationale BBP (tegen factorkosten) evenaren. Mede hierdoor bleef de totale maritieme toegevoegde waarde redelijk in de pas lopen met de nationale ontwikkeling.

Qua werkgelegenheid blijven de zeehavens beduidend achter bij de ontwikkeling van Nederland als geheel. Over de gehele periode 1996-2000 blijft de directe maritieme werkgelegenheid ongeveer op hetzelfde niveau. Een belangrijk deel van de groei van de werkgelegenheid komt daarmee voor rekening van de indirecte maritieme werkgelegenheid. Hieruit blijkt duidelijk het proces van uitstoting van niet kern-activiteiten bij maritieme bedrijven. Dit proces voltrok zich in de afgelopen jaren echter steeds langzamer waardoor ook deze groei van de indirecte toegevoegde waarde langzaam afneemt.

Tussen de zeehavengebieden zijn de verschillen aanzienlijk. Zo droeg het Noordzeekanaalgebied zowel in termen van directe toegevoegde waarde als directe werkgelegenheid behoorlijk bij aan de geconstateerde groei. Ten aanzien van de toegevoegde waarde kan het zelfde gezegd worden over het Rijn- en Maasmondegebied. Vanwege de omvang van dit zeehavengebied drukken kleine procentuele veranderingen in dit gebied vanzelfsprekend veel harder door in het totaal. Een belangrijk deel van de stagnatie in de stijging van de indirecte maritieme werkgelegenheid is dan ook toe te schrijven aan een daling van de indirecte werkgelegenheidsmultiplier voor dit gebied.

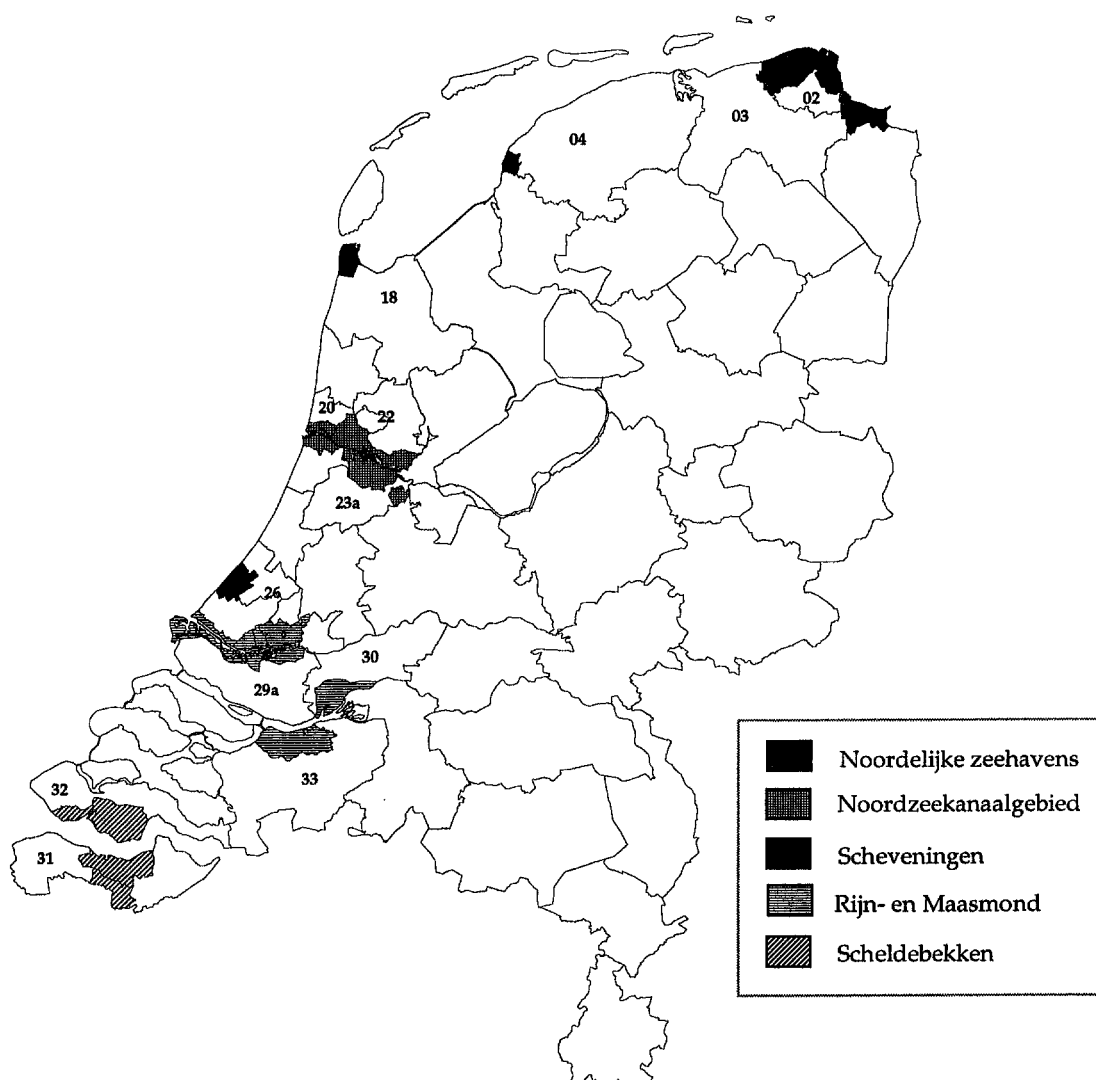
Bijlagen



Bijlage 1

Zeehavengebieden en de bijbehorende COROP-regio's

Zeehavengebieden in Nederland



Bron: NEI

Nr.	Corop-regio	Zeehavengebied
02	Delfzijl en omstreken	Noordelijke zeehavens
03	Overig Groningen	Noordelijke zeehavens
04	Noord-Friesland	Noordelijke zeehavens
18	Kop van Noord-Holland	Noordelijke zeehavens
20	IJmond	Noordzeekanaalgebied
22	Zaanstreek	Noordzeekanaalgebied
23a	Amsterdam	Noordzeekanaalgebied
26	Agglomeratie 's-Gravenhage	Scheveningen
29a	Rijnmond	Rijn- en Maasmond
30	Zuidoost-Zuid-Holland	Rijn- en Maasmond
31	Zeeuwsch-Vlaanderen	Scheldebekken
32	Overig Zeeland	Scheldebekken
33	West-Noord-Brabant	Rijn- en Maasmond

Bijlage 2

Lijst van maritieme activiteiten per bedrijfsklasse en bedrijfssubgroep

Overzicht van maritieme activiteiten (sectorale afbakening)

SIB '93 code en omschrijving

05	Visserij, kweken van vis en schaaldieren
501.1	Zee- en kustvisserij
501.2	Binnenvisserij
502	Kweken van vis en schaaldieren
11	Aardolie en aardgas
1120	Dienstverlening t.b.v. de aardolie- en aardgaswinning
14	Winning van zand, grind, klei, zout e.d.
1421	Zand- en grindwinning
15	Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken
1520	Visverwerking
1541	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten
1542	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten
1543	Vervaardiging van margarine
1561	Vervaardiging van meel (excl. zetmeel)
1584.1	Verwerking van cacaobonen
1584.2	Vervaardiging van chocolade- en suikerwerk
20	Houtindustrie
2010.1	Zagen van hout
21	Vervaardiging van papier en karton
2111	Vervaardiging van pulp
2112.1	Vervaardiging van grafisch papier en karton
2112.2	Vervaardiging van papier en karton voor verpakking
2112.3	Vervaardiging van papier en karton (excl. grafisch en voor verpakking)
23	Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie
2310	Vervaardiging van cokesovenprodukten
2320.1	Aardolieraffinage
2320.2	Aardolieverwerking (excl. -raffinage)
24	Vervaardiging van chemische producten
2411	Vervaardiging van industriële gassen
2412	Vervaardiging van kleur- en verfstoffen
2413	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
2414.1	Vervaardiging van petrochemische producten
2414.2	Vervaardiging van overige organische basischemicaliën
2415	Vervaardiging van meststoffen en daarmee samenhangende stikstofverbindingen
2416	Vervaardiging van kunststof in primaire vorm
2417	Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vorm
2420	Vervaardiging van landbouwchemicaliën
2461	Vervaardiging van kruiden en springstoffen
2462	Vervaardiging van lijm- en plakmiddelen
2463	Vervaardiging van etherische oliën
2464	Vervaardiging van fotochemische producten
2465	Vervaardiging van informatiedragers
2466	Vervaardiging van overige chemische producten n.e.g.

26	Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsprodukten
2681	Vervaardiging van schuur-, slijp- en polijstmiddelen
2682	Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale produkten n.e.g.
27	Vervaardiging van metalen in primaire vorm
2710	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferro-legeringen (EGKS)
2721	Vervaardiging van gietijzeren buizen
2722	Vervaardiging van stalen buizen
2731	Koudtrekken van ijzer en staal
2732	Koudwalsen van bandstaal
2733	Koudvervormen van ijzer en staal
2734	Draadtrekken uit ijzer en staal
2741	Vervaardiging van edele metalen
2742	Vervaardiging van aluminium
2743	Vervaardiging van lood, zink en tin
2744	Vervaardiging van koper
2745	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
28	Vervaardiging van produkten van metaal
2811	Vervaardiging van metalen constructiewerken
2821	Vervaardiging van tanks en reservoirs
34	Vervaardiging van auto's, aanhangwagens en opleggers
3420.1	Carrosseriebouw
3420.2	Vervaardiging van aanhangwagens en opleggers
35	Vervaardiging van transportmiddelen
3511	Nieuwbouw en reparatie van schepen, baggermaterieel, booreilanden e.d.
3512	Nieuwbouw en reparatie van sport- en recreatievaartuigen
37	Voorbereiding tot recycling
3710	Voorbereiding tot recycling van metaalafval
45	Bouwnijverheid
4524	Natte waterbouw
50	Handel in en reparatie van auto's en motorfietsen
5010.5	Handel in aanhangwagens, opleggers, e.d.
51	Groothandel en handelsbemiddeling
5121.1	Groothandel in granen
5121.7	Groothandel in akkerbouwprodukten en veevoeders algemeen assortiment
5121.8	Groothandel in overige akkerbouwprodukten
5131.1	Groothandel in groenten en fruit
5131.2	Groothandel in consumptie-aardappelen
5138.2	Groothandel in vis, schaal- en weekdieren
5151.1	Groothandel in vaste brandstoffen
5151.2	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen
5151.3	Groothandel in minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)
5152.1	Groothandel in metaalertsen
5152.2	Groothandel in ferrometalen en -halffabrikaten
5152.3	Groothandel in non-ferrometalen en -halffabrikaten
5153.1	Groothandel in hout en plaatmateriaal
5153.4	Groothandel in zand en grind
5155.1	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën voor ind. toepassing

5155.2	Groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen
5155.3	Groothandel in rubber en overige chemische producten
5157.2	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
5171.2	Groothandel in scheepsbenodigdheden en visserij-artikelen
61	Vervoer over water
6110.1	Vracht- en tankvaart (zeevaart)
6110.2	Sleepvaart en veerdiensten (zeevaart)
6120.4	Passagiersvaart en veerdiensten
63	Dienstverlening t.b.v. het vervoer
6311.1	Laad-, los- en overslagactiviteiten t.b.v. zeeschepen
6311.2	Laad-, los- en overslagactiviteiten (niet t.b.v. zeeschepen)
6312.1	Opslag in tanks
6312.2	Opslag in koelhuizen e.d.
6312.3	Opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.)
6322	Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water n.e.g.
6340.1	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
6340.2	Weging en meting
71	Verhuur van transportmiddelen, machines en werktuigen zonder bedienend personeel
7121	Verhuur van transportmiddelen voor vervoer over land (excl. personenauto's)
7122	Verhuur van schepen
7134.2	Verhuur van overige machines en werktuigen n.e.g.
74	Overige zakelijke dienstverlening
7470.2	Reiniging van transportmiddelen en overige reiniging n.e.g.
90	Milieudienstverlening
9000.3	Afvalbehandeling
Exogeen	
4000	Productie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water
7460	Beveiliging en opsporing
7511	Algemeen overheidsbestuur (alleen havengerelateerd)
7524	Politie (alleen havengerelateerd)
911	Maritieme bedrijfs-, werkgevers- en beroepsorganisaties
912	Maritieme werknemersorganisaties
Overig	
1562	Cerestar
2662	Lafarge
5010	Nissan Motor Company
Niet-locatiegebonden sectoren (achterlandvervoer)	
6010	Spoorvervoer
6024.2	Wegvervoer
6030	Vervoer via pijpleidingen
6120	Binnenvaart

Bijlage 3

Begrippenlijst

Begrippenlijst

Aanbodtabel	De tabel in een input/outputtabel waarin het aanbod van goederen en diensten door een regio wordt weergegeven.
Bruto toegevoegde waarde	<i>Toegevoegde waarde</i> inclusief afschrijvingen.
Directe toegevoegde waarde	<i>Toegevoegde waarde in maritieme activiteiten.</i> De totale directe toegevoegde waarde is de optelsom van de <i>havengebonden toegevoegde waarde</i> en de <i>havengerelateerde toegevoegde waarde in het achterlandvervoer</i> .
Directe werkgelegenheid	Aantal <i>werkzame personen in maritieme activiteiten</i> .
Gebruiktabel	De tabel in een input/outputtabel die laat zien hoe de vraag naar goederen en diensten in een bepaalde regio is samengesteld
Handels- en vervoersmarges	De handels- en vervoersmarges vertegenwoordigen het verschil tussen producentenprijzen (waarderingsgrondslag van de aanbodtabel) en de aankoopwaarde (uit de gebruikstabel). De rij met handels- en vervoersmarges in de input-output tabel laat zien hoeveel een sector of huishoudens in totaal hebben betaald voor handels- en vervoersdiensten. De kolom met handels- en vervoersmarges laat zien welke sector ze heeft geproduceerd.
Havengebonden toegevoegde waarde	<i>Toegevoegde waarde bij maritieme bedrijvigheid in locatiegebonden sectoren.</i>
Havengebonden werkgelegenheid	Aantal <i>werkzame personen bij maritieme bedrijvigheid in locatiegebonden sectoren.</i>
Havengerelateerde toegevoegde waarde in het achterlandvervoer	<i>Toegevoegde waarde bij maritieme bedrijvigheid in niet-locatiegebonden sectoren.</i>
Havengerelateerde werkgelegenheid in het achterlandvervoer	Aantal <i>werkzame personen bij maritieme bedrijvigheid in niet-locatiegebonden sectoren.</i>
Indirecte toegevoegde waarde	<i>Toegevoegde waarde bij toeleveranciers van maritieme bedrijven/sectoren.</i>
Indirecte werkgelegenheid	Aantal <i>werkzame personen bij toeleveranciers van maritieme bedrijven/sectoren.</i>
Locatiegebonden activiteit	Economische activiteit waarvoor de vestigingsplaats relevant is voor de bedrijfsvoering. Met betrekking tot deze activiteiten wordt in dit onderzoek alleen gekeken naar maritieme bedrijven, die in zeehavengemeenten zijn gevestigd.
Maritieme activiteit	Economische activiteit waarvoor de nabijheid van een zeehaven van essentieel belang is. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de maritieme activiteiten.
Multiplier	Vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of

uitstraling weergeeft. Een multiplier van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat er behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,5 optreedt.

Niet-locatiegebonden activiteit

Sectoren die voor hun activiteiten niet gebonden zijn aan één bepaalde locatie. In dit onderzoek worden de activiteiten van transportbedrijven bedoeld. Deze bedrijven kunnen zich op grote afstand van de haven vestigen en tegelijkertijd volledig gericht zijn op aan- en afvoer naar en van de haven.

NSTR-goederenhoofdstuk

Een indeling in goederengroepen, waarbij NSTR staat voor: Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée.

SBI-code

Standaard Bedrijfsindeling, een door het CBS ontwikkelde standaardindeling van economische activiteiten.

Toegevoegde waarde

Inkomen dat in het productieproces wordt gevormd. Het kan worden berekend als het verschil tussen de productiewaarde en het intermediair verbruik. Het is daarmee gelijk aan het inkomen dat beschikbaar is voor de beloning van de betrokken productiefactoren. Grosso modo komt dit neer op de optelsom van de lonen, winsten en afschrijvingen.

Toegevoegde waarde tegen factorkosten

Toegevoegde waarde exclusief indirecte belastingen en prijsverlagende subsidies.

Verbruikswaarde

De verbruikswaarde bestaat uit de kosten voor de grond- en hulpstoffen en de verbruikte energie.

Vervoersprestatie

Vervoerd gewicht vermenigvuldigd met de afstand waarover de goederen worden vervoerd.

Werkzame personen

Alle personen die 1 uur of meer per week werken (inclusief zelfstandigen en meewerkende gezinsleden, maar exclusief uitzendkrachten).